Der deutsche
Staatsbahnwagenverband.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

der

hohen philosophischen Fakultät

der

Friedrich-Alexanders-Universität Erlangen

vorgelegt von

Hans von Schlichtegroll

aus Friedberg

geprüfter Rechtspraktikant bei der

K. Eisenbahndirektion Augsburg.

ACAD LUDW BAY BIBL.

.....

Tag der mündlichen Prüfung: 22. November 1909.

.....

Pfersee-Augsburg

Buchdruckerei von Anton Bieber

1910.

141

Meinen lieben Eltern!

Litteratur.

Amtliche Vorschriften, Dienstbehelfe u. s. w., näher angeführt bei den einschlägigen Stellen.

Bayerische Verkehrsblätter: letzte Jahrgänge.

Borght v. d.: Das Verkehrswesen: 1894, in Hand- und Lehrbuch der Staatswissenschaften von Frankenstein-Heckel.

Cohn: Zur Geschichte und Politik des Verkehrswesens, Stuttgart 1900

Denkschrift der K. württ. Regierung über den deutschen Staatsbahnwagenverband vom Jahre 1909.

Dresemann: Das erste Eisenbahnsystem, 1906.

Eger: Eisenbahnverkehrsordnung, 2. Aufl.

Eger: Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.

Eisenbahnkunde: Die letzten Jahrgänge.

Grunzel J.: System der Handelspolitik, 2. Aufl. Leipzig 1906.

Grunzel J.: System der Verkehrspolitik: Leipzig 1908.

Handwörterbuch der Staatswissenschaft von Conrad, Elster, Lexis, Löning, 2. u. 3. Aufl.: art Eisenbahnen, Eisenbahnpolitik.

Huber F. C.: Auf dem Wege zur Eisenbahngemeinschaft, 1902.

Löhr: Ueber die Güterwagenvorschriften, in Eisenbahnkunde 1909, Heft 1—6.

Lotz Walter: Verkehrsentwicklung in Deutschland 1800—1900: 2. Aufl. Leipzig 1906.

Marggraff: Die K. B. Staatsbahnen in geschichtlicher und statistischer Beziehung, München 1894.

Sax Dr. E.: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, 2 Bd., Wien 1878.

Schneider A.: Die Eisenbahnen Deutschlands: Karlsruhe 1905.

Seidler Ernst und Freund: Die Eisenbahntarife in ihren Beziehungen zur Handelspolitik, 1904.

Senkpiehl: Verkehrsrecht, V. Bd.: Das Eisenbahntransportgeschäft.

Seydel: Bayerisches Staatsrecht, I. Aufl.

Tronner L.: Eisenbahnzeitfragen: 1902.

Weichs-Glon: Das finanzielle und soziale Wesen der modernen Verkehrsmittel: Tübingen 1894.

Wörterbuch der Volkswirtschaft von Elster, 1906: art. Eisenbahn, Verkehrswesen.

Zeitschrift des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen: Die letzten Jahrgänge.

Zinssmeister Dr. Z.: Die Wirtschaftsfrage im Eisenbahnwesen.

In der Darstellung werden diese Fundstellen abgekürzt zitiert.

Verzeichnis der Abkürzungen.

AAV. II: Allgemeine Abfertigungsvorschriften, Kundmachung I des deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes, Teil II: Abfertigung von Eil- und Frachtgütern.

EVO.: Eisenbahnverkehrsordnung und AB: Allgemeine Ausführungsbestimmungen dazu.

Frankfurter Bemerkungen: zum Protokolle zum Verbandsübereinkommen.

GWV.: Güterwagenvorschriften des deutschen Staatsbahnwagenverbandes, Ausgabe 1909 und BAB: bayr. Ausführungsbestimmungen dazu.

Schlussniederschrift: zum Verbandsübereinkommen.

Uebereinkommen: betr. die Bildung eines deutschen Staatsbahnwagenverbandes.

VWÜ.: Vereinswagenübereinkommen v. J. 1907.

VZ.: Zeitschrift des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen.

§ mit Zahl: z. B. § 10: § 10 der Darstellung.

VMBl.: Verkehrsministerialblatt.

Kapitel I.

Entwickelung des deutschen Eisenbahnwesens vor dem deutschen Staatsbahnwagenverbande.

§ 1.

In der ersten Zeit.

Aus den kleinsten Anfängen heraus hat sich das Eisenbahnwesen entwickelt. Langsam zunächst brach sich die neue, alles umwälzende Erfindung Bahn. Zuerst waren nur einige Städte innerhalb ein und desselben Landes mit Eisenbahnen verbunden. Ein Durchgangsverkehr von dem einen Lande zum anderen war nicht vorhanden, die Durchgangsverbindungen waren noch nicht gebaut. Sehr erklärlich, musste doch erst jedes Land selbst seine Erfahrungen im Eisenbahnbau und -betrieb machen, selbst die wichtigsten Linien in seinem Inneren betreiben, bevor es an einen Anschluss an andere Länder denken konnte. Man muss sich nur vorstellen, welchem Misstrauen anfangs die Eisenbahnidee selbst bei verständigen Leuten begegnete, um zu begreifen, dass die Entwickelung nur verhältnismässig langsam sein konnte. Dazu kam, dass der Staat den Versuch der Ausführung dieser neuen Erfindung den Privatgesellschaften überliess, überlassen musste, um nicht öffentliche Mittel etwa an eine Utopie zu verschwenden. Diese Privatgesellschaften aber mussten alle Aufmerksamkeit auf die Hebung des Verkehrs ihrer Linien richten, konnten sich nicht auf weit-

schauende Pläne von Verbindung einer Linie mit anderen, etwa gar ausländischen Linien einlassen, sie mussten zunächst um ihre eigene Existenz kämpfen.

Es ist klar, dass in dieser Periode der Anfangsentwickelung die Betriebsmittel jedes Landes für seine Linien genügten, dass keinerlei Bedürfnis nach Anschluss an andere Linien oder andere Länder bestand.

Nicht lange aber konnte diese sozusagen Kindheitsstufe dauern. Unaufhaltsam rang sich die Bedeutung der Eisenbahnerfindung, die ein neues Zeitalter schaffen sollte, durch. Ungeahnt und über alle Berechnung riesenhaft war der Aufschwung des Eisenbahnwesens. Ein Land nach dem anderen öffnete sich ihm und jetzt wurde auch der gegenseitige Anschluss der Linien von Land zu Land gesucht und gefunden. Es entspann sich nach und nach der Weltverkehr, der die Länder nähert, eint, die Entfernungen verringert und den Gütertausch besorgt.

Der Blick auf die Eisenbahnkarte [1]) Bayerns z. B. vom 1. April 1858 bestätigt dies. In Aschaffenburg und Hof, in Ulm und Lindau sind die bayerischen Bahnen bis an die Grenzen vorgeschoben, um sich an die ausländischen Linien anzuschliessen. Bahnen nach Kufstein, Salzburg, Passau und Furth im Wald sind zu weiteren Anschlüssen im Bau.

Dieser Verkehr zwischen den einzelnen Ländern wuchs immer mehr an Bedeutung. Gebieterisch aber machte er auch seine Ansprüche. Er verlangte vor allem schnellen Durchgangsverkehr, möglichst wenig Aufenthalt an der Grenze, möglichste Einheitlichkeit im Bau, Ausstattung und Betrieb. Denn nur, wenn dieses alles geboten werden kann, kann sich dieser Verkehr richtig entfalten. Diese Erfordernisse führten schon früh, schon in den 40er Jahren zu einer Reihe grösserer und kleinerer Verbände zwischen verschiedenen Eisenbahnverwaltungen, die möglichste Einheitlichkeit im Eisenbahnwesen schaffen sollten, den Durchgangsverkehr möglichst zu fördern suchten [2]).

Anmerkung: [1]) in Marggraff a. a. O. Seite 180.
[2]) v. d. Borght a. a. O. Seite 314.

§ 2.

Seit 1847.

Diesen Forderungen des Durchgangsverkehrs nach möglichster Beschleunigung, Vereinfachung und Vereinheitlichung konnten und wollten sich auch die deutschen Eisenbahnverwaltungen nicht verschliessen. So entstand am 10. November 1846 zu Berlin ein Verband preussischer Eisenbahndirektionen, in welchem preussische Bahnen vertreten waren.[1]) Zu einem grossen Verbande von weittragender Bedeutung, der, heute ganz besonders, fortschrittlichen Einfluss auf das Eisenbahnwesen fort und fort ausübt, gestaltete sich dieser preussische Verband, als im Jahre 1847 auf einer Versammlung zu Köln die Ausdehnung des Verbandes auf sämtliche, deutsche Eisenbahnverwaltungen beschlossen wurde. So entstand am 2. Dezember 1847 der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen, der heute zu Mitgliedern nicht nur die sämtlichen, deutschen Eisenbahnverwaltungen, sondern auch viele Verwaltungen in Oesterreich-Ungarn, Niederlanden, Luxemburg, Belgien, Rumänien und Russisch-Polen hat.[2]) Man darf sagen, mit diesem Verein begann für Deutschland ein neuer Abschnitt im Eisenbahnwesen. Schon bei Gründung dieses Vereins bestand er aus 40 Direktionen. Marggraf[3]) vergleicht diesen Verein in seiner grossen Bedeutung für das Wirtschaftsleben mit dem deutschen Zollverein. Noch im Gründungsjahre erliess dieser Verein einheitliche Normalbestimmungen für den Personentransport, am 1. Juli 1850 ein Reglement für den Güterverkehr. Bayern trat dem Verein im Jahre 1850 bei.[4])

So suchten die deutschen Bahnen dem „Gebote wirtschaftlicher Zweckmässigkeit" nachzukommen, „wonach diejenige Organisation der Eisenbahn behufs höchstmöglicher Leistungsfähigkeit für die Beförderung von Menschen und Gütern die vollkommenste sein wird, die über alle Landes-

Anmerkung: [1]) Schneider a. a. O. Seite 9,
[2]) „ „ „ „ „ 9,
[3]) a. a. O. Seite 136.
[4]) Marggraff a. a. O. Seite 136,

grenzen hinausgeht“.[5]) Hiezu war vor allem auch eine Vereinbarung über den Wagenübergang von einer Bahn zur anderen nötig. Deshalb vereinigten sich ungefähr um die Zeit des Entstehens des deutschen Eisenbahnvereins schon[6]) einzelne Bahnen mit benachbarten Bahnen zu Eisenbahnverbänden und vereinbarten Schaffung direkter Wagenübergänge, direkte Kartierung und Adressierung der Güter über die Vertragslinien, gleiche Klassifikation und Tarifierung der Güter. Hier wäre zu nennen von 1848 der Norddeutsche Verband, dann der Mitteldeutsche, der Rheinisch-Thüringische, der Westdeutsche und Hannoverisch-Bayerisch-Österreichische, der süddeutsche Verband.[7])

Immer weiter bildete sich der Verkehr der Bahnen untereinander aus. Deshalb nahmen die deutschen Vereinsverwaltungen die „Normalbestimmungen über die gegenseitige Wagenbenützung“ an[8]), die insbesonders über Lauf- und Ladefristen, Wagenübergänge, Wagenmieten und Reparaturen bestimmten. Dieses war der Vorläufer des Vereinswagenregulativs vom Jahre 1868, das dieselben Materien in entsprechend verbesserter Weise regelte und 1889 neu redigiert wurde unter dem Titel: Übereinkommen über die gegenseitige Wagenbenützung,' kurz Vereinswagenübereinkommen genannt. Im Jahre 1887 hatte sich der deutsche Eisenbahnverkehrsverband, eine Vereinigung sämtlicher, staatlicher und der meisten Privatbahnen zur Herbeiführung möglichst übereinstimmender Transportvorschriften und Abfertigungsverfahren gebildet. In Verfolgung dieses Zweckes gab dieser Verkehrsverband 1894 erstmals „Allgemeine Abfertigungsvorschriften“ heraus.

In Bayern galt seit 1. September 1890 eine Dienstanweisung betreffend die Benützung der Güterwagen auf den Königl. Bayer. Staatseisenbahnen. So gut diese Be-

---

Anmerkung: [5]) Cohn a. a. O. Seite 125,
[6]) Marggraff a. a. O. Seite 136,
[7]) „ „ „ „ „ 136,
[8]) In Bayern 1858 bekannt gemacht: Marggraff a. a. O. Seite 138.

stimmung in den Anfangsjahren wirkte, so veraltet und unzulänglich waren ihre Vorschriften in der letzten Zeit.

Von grösserer Bedeutung für das deutsche Eisenbahnwesen war der Abschluss einer Eisenbahngemeinschaft am 1. April 1897 zwischen Preussen und Hessen-Darmstadt. Hiedurch vereinigte sich der grösste und wirtschaftlich bedeutendste Teil Deutschlands zu einer einheitlichen Eisenbahnpolitik, zu einer Betriebs- und Finanzgemeinschaft, die von da an in Deutschland ausschlaggebenden Einfluss in vielen Eisenbahnfragen ausübte.

Dieses ist in grossen Zügen die Entwickelung des deutschen Eisenbahnwesens bis zur Jetztzeit, insbesonders im Hinblick auf den Zusammenschluss der einzelnen Verwaltungen, auf die Regelung des Güter- und Personenverkehrs.

Kapitel II.

Mängel dieser Verhältnisse.

§ 3.

Glänzend war die Entwickelung der Eisenbahnen. Immer grösser und umfassender wurde der Verkehr der Personen und Güter. Von Land zu Land hatte die Eisenbahn dem Handel, dem Güteraustausch zu dienen. Gerade aber mit der immer grösseren Ausdehnung, Verdichtung und Verbreitung des Verkehrs zeigten sich schwere Mängel im Eisenbahnwesen.

Schon im Jahre 1878 erschien in Wien ein sehr bedeutsames Werk über die Verkehrsmittel und deren Bedeutung in Volks- und Staatswirtschaft von Dr. Sax, das heute leider in manchen Punkten veraltet ist. Dieser Verfasser spricht[1]) den geistreichen Gedanken aus, dass man den Transportaufwand mit dem Reibungswiderstand in der physikalischen Welt sehr gut vergleichen könne. Je grösser dieser Reibungswiderstand, desto mehr Kraft geht ungenützt verloren, kann nicht nutzbringend verwertet werden. Um dieser Kraftvergeudung zu steuern, muss möglichst ökonomisch der Betrieb gestaltet werden, muss „durch Erstellung einer möglichst grossen Frequenz die möglichst vollständige Ausnützung des Kapitals und des Personals erreicht, tote (das ist nicht ausgenützte) Zeit, totes Gewicht und tote Kraft vermieden werden.“[2]) Denn „je intensiver die Verkehrsgestaltung in ihren Leistungen und Mitteln wird, desto nachdrücklicher äussert sich der Einheitsdrang als Bedingung höchster Ökonomie“.[3]) Die Richtigkeit dieser Sätze leuchtet von selbst ein.

Wie waren nun diese Anforderungen eines grösseren Verkehrs erfüllt? Höchst mangelhaft und ungenügend.

Es wollte eben im Prinzipe jede der Verwaltungen mit ihrem Wagen- und Lokomotivpark auskommen, was ja im Anfang auch ganz gut ging. Daraus entwickelte sich das

Anmerkung: [1]) a. a. O. Seite 31.
[2]) Sax, a. a. O. Seite 366.
[3]) „ „ „ „ „ 77.

System des strengen Eigentumsbegriffes hinsichtlich jeder Lokomotive, jedes Wagens, der auch in allen seinen Konsequenzen durchgeführt wurde. Es hatte die Eigentumsverwaltung jederzeit die Verfügung über ihre Wagen. Daraus folgt, dass sie keinerlei Verfügung über ihr nicht gehörige Wagen hatte. Wenn dieses auch einigermassen durch die Vertragsbestimmungen, die die Miete von fremden Wagen regelten, gemildert wurde, so blieb doch das Prinzip aufrecht.

Daraus ergaben sich nun viele schlimme Folgen für die Eisenbahnverwaltungen und für das Publikum, um so drückender und schädlicher, je mehr der Verkehr anwuchs.

So mussten alle Betriebsmittel der einen Verwaltung, soweit sie nicht von der anderen Verwaltung gemietet werden konnten und gemietet wurden, an der Grenze zurückbleiben, durften nicht auf das Gebiet der anderen Verwaltung übergehen. Schon deswegen musste infolge des nötigen Wechsels der Betriebsmittel der Grenzübergang erheblich verzögert werden. Wenn aber ein fremder Wagen beladen nach einer Station der anderen Verwaltung vertragsmässig auf deren Bahn überging, musste genau aufgeschrieben werden, welcher Wagen es ist, wo er auf das Gebiet der anderen Verwaltung übergeht, wohin er läuft u. s. w. Denn der Lauf dieses fremden Wagens war durch Übereinkommen und Verträge dahin bestimmt, dass er gleich nach Entladen leer zur Heimatbahn wieder zurückgeschickt werden muss, wenn er nicht gemietet wird, Neubeladung im Gebiet der fremden Bahn war im grossen und ganzen nur in der Weise erlaubt, dass durch die Adresstation der neuen Beladung der Wagen nicht von dem Laufe zur Heimatbahn abgelenkt wurde.

Man sieht, welche Unmasse von Grenzmanipulationen nötig waren, die bei den vielen, deutschen Eisenbahnverwaltungen umsomehr ins Gewicht fielen. Eine ganz stattliche Anzahl von Beamten hatten nur diese Schreibereien zu versehen. Da ging viel „tote Kraft“ darauf, die in keiner Weise dem Transportzweke diente, ihn förderte. Von besonders schädlichem Einfluss waren aber die vielen Leerläufe, die vielen leer zurücklaufenden, fremden Wagen. Wenn man bedenkt, dass sich diese in Deutschland jährlich auf

viele Millionen Achskilometer[4]) beliefen, so erhellt sofort, welche Unsumme an Betriebskapital und Kraft durch diese wirtschaftlich ganz unnützen Leerläufe jährlich beansprucht wurde. Diese Leerfahrten bedeuten ausserordentlich erhebliche Verlustzahlen.[5]) Für Deutschland ist der jährliche Betrag der so nutzlos aufgewendeten Betriebskraft in Kapital umgerechnet viele Tausende. Ganz besonders schlimm aber war dies bei dem mit der fortschreitenden Verkehrsintensität immer empfindlicher werdenden Wagenmangel. Da waren oft auf einer Station 10 leere Güterwagen. Die Station benötigte etwa auch für den nächsten Tag 10 Güterwagen. Allein von diesen 10 vorhandenen Wagen waren nur 2 etwa frei verfügbar, nämlich der Eisenbahnverwaltung der Station gehörig, die anderen waren fremde Wagen einer anderen Verwaltung, konnten also nicht so ohne weiteres benützt werden, sondern mussten leer auf dem nächsten Wege zur Heimat geschickt werden. Die Wagenmieten waren recht teuer und auch das Verfahren hiebei zu umständlich. So musste die Station trotz dringenden Bedarfs 8 leere Wagen fortschicken und sehen, wie sie die Wagenbesteller vertröste. Dieses kleine Beispiel kam nicht einmal, sondern hundertmal vor. All dies brachte grosse, finanzielle Verluste durch verzögerten oder durch Schreibereien belästigten Transport, durch unwirtschaftliche Leerläufe, besonders zu Zeiten der Hochkonjunktur, wo der Wagenmangel immer am stärksten ist. Publikum und Verwaltung hatten darunter zu leiden.[6])

Nur unvollkommen also war den geschilderten Organisationen und Vereinigungen die Bewältigung des modernen Massenfernverkehrs gelungen. Die Preussisch-Hessische Eisenbahngemeinschaft änderte darin nur für ihr Gebiet. Das übrige Deutschland war und blieb in diesen Verhältnissen, die in letzter Zeit bei der schlechten, finanziellen Lage der mittleren und kleineren Eisenbahnverwaltungen Deutschlands noch drückender wurden.

Anmerkung: [4]) Das sind Kilometer, die eine Wagenachse zurücklegt: Rechnungseinheit im Eisenbahnverkehr.

[5]) Trommer a. a. O. Seite 53.

[6]) siehe auch Huber, a. a. O. Seite 141.

Kapitel III.

Bestrebungen zur Besserung.

§ 4.

Litterarische Bestrebungen.

Diese grossen und offenbaren Mängel riefen natürlich eine lange, lebhafte Bewegung zur Beseitigung hervor. Das moderne Eisenbahnwesen greift ja in Jedermanns Alltagsleben so bedeutend ein, dass wirklich bedeutende Mängel recht fühlbar empfunden werden, so besonders natürlich in den Kreisen des Handels und der Industrie, die zum Transport auf die Eisenbahn angewiesen sind. Diese Abhilfebewegung wurde immer lebhafter, je mehr die Mängel durch wachsende Ansprüche an die Verkehrsgewandtheit der Eisenbahn sich zeigten. Viel wurde in Wort und Schrift darüber gehandelt, es haben sich des öfteren die Volksvertretungen damit befasst, es wurden praktische Versuche einer Besserung von einzelnen Verwaltungen oder von Verbänden unternommen. Auch Vertretungen des Handels, wie Handelskammern [1]), und viele, politische Zeitungen haben die Frage erörtert. Ein ganz besonderer Ansporn war aber für die mittleren und kleineren Verwaltungen die schlechte Lage ihrer Eisenbahnetats in den letzten Jahren.

Hier sei zunächst in grossen Zügen der Verbesserungsvorschläge einiger Vertreter der Litteratur gedacht. Da wurde der von Bismarck in so grosszügiger Weise entworfene Plan [2]) eines Reichseisenbahnnetzes als sehr gut anerkannt und dessen Scheitern lebhaft bedauert. So führt

Anmerkung: [1]) Vergleiche die Schrift von Huber: Auf dem Wege zur Eisenbahngemeinschaft, im Auftrage des württembergischen Handelskammertages vom 27. Februar 1901 verfasst.

[2]) Näheres hierüber siehe § 5.

Lotz [3]) aus, „dass das Reichseisenbahnprojekt bedeutet hätte, Einheitlichkeit im deutschen Eisenbahnwesen, Einfluss der Vertretung des ganzen deutschen Volkes auf das Reichseisenbahnwesen, grosse Reichseinnahmen, bedeutende, soziale Macht des Reiches über die Eisenbahnangestellten.“ Dann Zinssmeister [4]), der als besonders günstig die Reichseisenbahnen bezeichnet. Ferner Huber [5]), der eine Resolution des Stuttgarter Handelskammertages vom 10. Juli 1901 über die wünschenswerte Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens anführt und darlegt, „dass schon das Wesen des Eisenbahnbetriebes zur Fusion tendiere und zwar vor allem in drei Momenten: 1) In der Zersplitterung liegt Widerspruch mit der wirtschaftlichen Natur des Tranportgrossbetriebes; 2) der Gross- und Weltverkehr wuchs an und übersprang die einzelnen Verwaltungsgrenzen, 3) Bedürfnis nach immer weiterem, wirtschaftlichen Zusammenschluss des Volkes. Weiter führt er aus, dass, je grösser das Vereinsgebiet, desto bessere Ausnützung der Betriebsmittel, des Personals, besserer Wettbewerb stattfinde. Die Minderausgabe Preussens durch die Vereinfachung der Verwaltung und Verrechnung im Jahre 1898 wird offiziell mit 20 Millionen Mark jährlich angegeben.“ Und endlich auch Borght [6]): „der Frage der Reichseisenbahn liegt ein sehr gesunder Kern zugrunde. Die Einheitlichkeit des Betriebsdienstes liesse sich noch viel besser durchführen, eine Menge Verwaltungsarbeit und -Aufwand würde erspart werden, viele Kontrollen und Abrechnungen über die Benützung der Wagen würden wegfallen. Man muss wünschen, dass die Frage der Reichseisenbahn nicht endgültig begraben ist.“ Dennoch misslang dieses Projekt.

Dann taucht der Gedanke einer Gemeinschaft unter Fortbestehen der einzelnen Verwaltungen auf. So bezeichnet es Zinssmeister [7]) als „so vorteilhaft, eine deutsche Eisenbahn-

---

Anmerkung: [3]) a. a. O. Seite 30, 31.
[4]) „ „ „ „ 127.
[5]) „ „ „ „ VIII, 1, 4.
[6]) „ „ „ „ 301.
[7]) „ „ „ „ 116.

gemeinschaft zu bilden, dass es schwer verständlich erscheine, warum sie noch nicht eingefürt sei. Im deutschen Eisenbahnwesen gibt man infolge der Vielköpfigkeit der Verwaltungen die lange Reihe von Jahren her und noch heute grosse Summen ziemlich nutzlos aus, hauptsächlich deshalb, weil man die politischen Gesichtspunkte von den volkswirtschaftlichen in vielen Fällen nicht trennen kann oder will, obwohl beide oft wenig Berührungspunkte haben. Es scheint bisweilen so, als ob man das politische Gebiet mit dem volkswirtschaftlichen künstlich verknüpfen wollte, um wenig weitsichtige, politische Sonderinteressen zu verfolgen, oder dass es öfters am guten Willen fehle, um politische und wirtschaftliche Fragen zu trennen und getrennt zu behandeln. Es liegt nahe, dass eine einheitliche Betriebsform für das ganze Netz jedem Beteiligten einen ganz respektablen Nutzen alljährlich bringen würde", und ferner [8]): „Noch grössere Bedeutung, wie für den Personenverkehr, würde eine Eisenbahngemeinschaft für den Güterverkehr haben, durch die grösseren Einsparungen, einheitliche Gestaltung der Gütertarife, bessere Ausnützung der Betriebsmittel, Beschränkung der Rückbringung des Leermaterials u. s. w Es würde eben an Stelle des Kleinbetriebes der Grossbetrieb treten mit allen seinen Vorteilen gegenüber dem Kleinbetrieb, wie es so die Preussisch-Hessische Eisenbahngemeinschaft gezeigt hat; Ersparnisse im Werkstättedienste wären möglich; das Rechnungs- und Kassenwesen würde eine Umgestaltung und Vereinfachung erfahren; die Wagenaufschreibungen würden ganz entfallen, zahlreiches Abrechnungs- und Wagenaufschreibpersonal wäre überflüssig; ein grosser Verwaltungskörper wird und muss grosszügiger arbeiten als wie die kleineren Verwaltungen überhaupt arbeiten können." Über die Form einer solchen Gemeinschaft äussert sich Huber [9]), dass in Betracht käme „Kartellierung oder Tarifgemeinschaft, Betriebs- oder Betriebs- und Finanzgemeinschaft. Am dringendsten sei die Gemeinschaft der Betriebsmittel, dann

---

Anmerkung: [8]) a. a. O. Seite 121.
[9]) „ „ „ „ 109.

auch gemeinschaftliche Tarifreform und gemeinschaftliche Güter-Instradierung und Zugdisponierung. Eine dauernde Abhilfe sei nur möglich durch eine Interessengemeinschaft d. h. durch eine Betriebs- und Finanzgemeinschaft."

Schon ziemlich alt ist der Gedanke einer Süddeutschen Eisenbahngemeinschaft[10]), ein Gedanke, den Fürst Hohenlohe seinerzeit als Bayerischer Ministerpräsident erwog[11]). Es waren dabei wohl mehr Tendenzen, dem grossen, preussischen Eisenbahnkoncern und dann dem auftauchenden Reichseisenbahnprojekt ein Gegengewicht zu schaffen, im Spiele als besondere, volkswirtschaftliche Motive. Zinssmeister[12]) hält diesen Vorschlag einer süddeutschen Eisenbahngemeinschaft für bedeutungslos.

Endlich wurde besonders in der neuesten Zeit der Gedanke einer Betriebsmittelgemeinschaft besprochen. Nach Lotz[13]) wird damit bestrebt, „Einheitliche Handhabung des Eisenbahnwesens in Deutschland auf nationaler deutscher Grundlage, aber ohne Beeinträchtigung der Hoheits- und Besitzrechte der Einzelstaaten, grösstmögliche Beseitigung der wirtschaftlich schädlichen Leerläufe und unbeschränkte, gegenseitige Benützung des Güterwagenparks." Zinssmeister[14]) hält „nachdem das Projekt der Reichseisenbahn gescheitert, eine Betriebsmittelgemeinschaft für wünschenswert, deren Erfolg viele Millionen Mark Ersparnis bedeuten würde, durch bessere Ausnützung des Fahrmaterials, des Werkstättedienstes, Verminderung der Leerläufe, Vereinfachung der Wagenkontrollen und -Aufschreibungen, der Abrechnung, etwa unter gleichzeitiger Bildung einer Finanzgemeinschaft."

§ 5.

Parlamentarische Bestrebungen.

Auch die gesetzgebenden Körperschaften wurden vielfach mit Verbesserungsvorschlägen befasst, denn bei der Bedeutung des Eisenbahnwesens für das ganze Volk konnte

Anmerkung: [10]) Näheres siehe § 5.
[11]) Lotz, a. a. O., Seite 43.
[12]) a. a. O. Seite 136.
[13]) „ „ „ „ 45.
[14]) „ „ „ „ 127 folg.

der Schaden der Zersplitterung nicht verborgen bleiben. Um die Arbeit nicht übermässig auszudehnen, seien hier nur einige der wichtigsten dieser parlamentarischen Versuche hervorgehoben.

Man knüpfte zunächst an die Bestimmungen der Reichsverfassung [1]) an, die das Eisenbahnwesen behandeln und dachte sich die Sache so: Ein Reichseisenbahngesetz mit einer obersten Reichseisenbahnbehörde zu schaffen, die dann einen einigenden, ausgleichenden Einfluss, gestützt auf das Reichsgesetz, ausüben könnte. Zwei Reichseisenbahngesetzentwürfe von den Jahren 1874 und 1875 scheiterten.[2]) Noch ist kein solches Reichsgesetz geschaffen. Wohl aber entstand 1873 das Reichseisenbahnamt, aber bei weitem nicht in der gedachten Machtbefugnis. Huber [3]) nennt dieses Amt eine bittende, statt eine befehlende Behörde. Der Grund des Misslingens dieser Pläne war, dass von den Einzelverwaltungen ein zu starkes Mass der Unterordnung gefordert worden wäre.

Dann gelangte das schon erwähnte Projekt eines Reichseisenbahnnetzes zur Sprache. Kein Geringerer als Fürst Bismarck wollte dieses Projekt durchsetzen. Im Dezember 1875 sprach Bismarck diesen Gedanken öffentlich aus [4]). Allein alle kleineren und mittleren Verwaltungen setzten grossen Widerstand entgegen. Dennoch wurde auf Anraten Bismarcks die preussische Regierung durch Gesetz vom 4. Juni 1876 ermächtigt, vorläufig ihren Staatsbahnbesitz und die Oberaufsichtsrechte über die Privatbahnen an das Reich entgeltlich abzutreten [5]). Auch dies half nichts. Das Reich machte keinen Gebrauch, das Projekt scheiterte an dem einmütigen Widerstande von Volk und Regierung in den Mittelstaaten.[6]) Wenn eine so gewaltige und einflussreiche Autorität wie die Bismarcks hierin unterlag, so mussten

---

Anmerkung: [1]) Reichsverfassung Art. 4 Z. 8), Art. 42, 43—47.
[2]) Huber a. a. O. Seite 141.
[3]) „ Seite 39.
[4]) Huber a. a. O. 31.
[5]) Sax a. a. O. Seite 509.
[6]) Huber a. a. O. Seite 31.

wichtige Gründe gegen das Projekt vorliegen. Es wollten eben die mittleren und kleineren Verwaltungen ihre Selbständigkeit im Eisenbahnwesen wahren und dem Charakter des Reichs als eines Bundesstaates, nicht eines Einheitsstaates, auch nicht im Eisenbahnwesen durch eine totale Verschmelzung der einzelnen Verwaltungen in eine Reichsverwaltung widersprechen.

Dann kam der Plan der Betriebsmittelgemeinschaft und darauf weiter bauend, einer allgemeinen Eisenbahngemeinschaft. Davon wurde schon 1902 im badischen Landtag gesprochen [7]). Besonders warm befürwortete aber dieses Projekt die Württembergische Volksvertretung seit 1904 [8]). Es kamen auch Verhandlungen in Gang, zu denen im Winter 1904/05 Vertreter aller grösseren, deutschen Verwaltungen zugezogen wurden. [9]) Auch dieses Projekt fiel, vor allem am Widerstande der bayerischen Volksvertretung, die darin eine Beeinträchtigung der bayerischen Selbständigkeit sah Doch war das keineswegs der einzige Grund des Scheiterns, sondern auch Schwierigkeiten der finanziellen Ausgleichung innerhalb der Gemeinschaft führten dazu, wie auch etatrechtliche Bedenken. Denn die Betriebsmittelgemeinschaft hätte den gesamten Fuhrpark, die einheitliche Verwaltung des gesamten Werkstättewesens und die gemeinsame Beschaffung der gesamten Betriebsmaterialien, insbesondere der Kohlen, umfassen sollen.

Riesig wären die jährlich auszugleichenden Summen gewesen. Man konnte sich über einen, allen Beteiligten genehmen Masstab der Ausgleichung nicht einigen [10]).

All diese parlamentarischen Bestrebungen waren also praktisch erfolglos, wenn sie auch durch eine gründliche Besprechung der Misstände weite Kreise darauf aufmerksam machten und so für die Zukunft Besserungen verbreiteten.

Anmerkung: [7]) wo ein Abgeordneter Goldschmidt dafür eintrat: Zinssmeister a. a. O. S. 127 ff.

[8]) Es hatte sich sogar der König von Württemberg selbst an den König von Preussen gewendet, um Verhandlungen anzuknüpfen. Lotz a. a. O. Seite 45.

[9]) Lotz a. a. O. Seite 45.

[10]) Löhr in Eisenbahnkunde: 1909, Heft 1.

§ 6.

Praktische Bestrebungen.

Man war natürlich auch bemüht, diese Verbesserungsversuche in die Praxis umzusetzen. Doch waren diese Versuche grösstenteils nur von geringem Erfolge begleitet. Auch hier nur wenige der wichtigsten Daten.

Erwähnt ist, dass schon die Reichsverfassung einen Weg für Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens schaffen wollte, und dass darauf gestützte Projekte von Reichseisenbahngesetzen auftauchten, aber scheiterten, ebenso dass eine Reichseisenbahnbehörde zwar geschaffen wurde. aber nicht dem Plane einer obersten Reichsinstanz für Eisenbahnwesen in einheitlicher Regelung desselben entsprach,[1]) mangels der Grundlage eines ihr Gewalt gebunden Reichsgesetzes auch nicht entsprechen konnte.

Ebenso wenig war der frühere Plan der Süddeutschen Eisenbahngemeinschaft von Erfolg. Schon am 25. Februar 1850[2]) wurde in München zwischen Bayern, Sachsen und Württemberg eine Uebereinkunft geschlossen, laut welcher als gemeinsame Bundesangelegenheit[3]) Oberaufsicht über die Anstalten des Verkehrs und Gesetzgebung hierüber erwähnt sind. Dann befasste sich besonders Fürst Hohenlohe als bayerischer Ministerpräsident mit einer Süddeutschen Eisenbahngemeinschaft. Hohenlohe wollte damit keineswegs Süddeutschland von Norddeutschland trennen[4]), sondern nur zunächst die Süddeutschen Eisenbahngebiete zu einem engen Bunde vereinigen und dann diesen Bund mit dem norddeutschen Eisenbahngebiete in eine Finanzgemeinschaft treten lassen[5]). Das Projekt misslang, tauchte aber noch einmal vorübergehend in der Mitte der 70er Jahre als Gegengewicht gegen das Reichseisenbahnprojekt auf. Als Grund

Anmerkung: [1]) Huber a. a. O., Seite 39.
[2]) Huber a. a. O., Seite 48.
[3]) Für einen süddeutschen Bund.
[4]) Das hätte vollkommen seiner Ueberzeugung von der Notwendigkeit des einigen und ganzen Deutschland widersprochen, wie diese Ueberzeugung seine „Denkwürdigkeiten“ klar ergeben.
[5]) Huber, a. a. O., Seite 48.

des Scheiterns wäre wohl mit Huber[6]) anzuführen, die mangelnde Bereitwilligkeit, etwas von seiner Selbständigkeit zu opfern, aber auch Verschiedenheit der Interessen und die tatsächliche Abhängigkeit der mittelstaatlichen Eisenbahnnetze.

Ein von Erfolg begleiteter, praktischer Versuch war das schon besprochene[7]) Vereinswagenübereinkommen, das viele Verbesserungen in gewisser Beziehung, besonders im Güterwagenverkehr bot, aber den immer grösser werdenden Verkehranforderungen nicht lange entsprechen konnte.

Die Bestrebungen für eine Eisenbahngemeinschaft und insbesondere eine Betriebsmittelgemeinschaft wurden schon erwähnt, ebenso ihr Scheitern.

Es kommt dann eine Periode, in der die einzelnen Verwaltungen durch eingehende Vorschriften manche Mängel in ihrem Eisenbahnnetze beseitigen, eine möglichste Vereinfachung und Anpassung des Eisenbahnverkehrs herbeiführen wollen. So in Bayern 1890 durch die schon erwähnte Dienstanweisung über die Benützung der Güterwagen vom 1. September 1890. So vorzüglich diese Dienstanweisung auch verfasst war und den Anforderungen zur Zeit ihrer Herausgabe auch genügte, entsprach sie der späteren Zeit nicht mehr, konnte nicht genügen, da sie eben nür für Bayern bestimmen konnte, nicht aber im Interesse einer Vereinheitlichung des bayerischen Eisenbahngüterwesens mit dem im übrigen Deutschland mangels besonderen Vereinbarungen mit diesen Verwaltungen wirken konnte.

Eine bedeutende Besserung für einen grossen Teil Deutschlands brachte aber der Preussische Staatsbahnwagenverband vom Jahre 1880. Die norddeutschen Staatseisenbahnverwaltungen hatten besonders dringend empfunden, dass sie bei dem grossen Wechselverkehr der Wagen hinsichtlich der Wagenbenützung an die Vereinsabmachungen gebunden waren. Deshalb schlossen sie sich zu einem Verbande zusammen, dem auch die Reichseisenbahnen, Mecklen-

---

Anmerkung: [6]) Huber, a. a. O., Seite 51.

[7]) Siehe § 2.

burgische, Oldenburgische Bahnen und einige damals noch Privatbahnen angehörten. Innerhalb dieses Verbandes durften die Güterwagen mit Ausnahme der Spezialwagen vollkommen frei benützt werden. Das ist also der eigentliche Vorläufer und das Vorbild des deutschen Staatsbahnwagenverbandes. Dieser preussische Verband hatte auch grossen Erfolg: Ein erheblicher Rückgang der Leerkilometer und grosse Vereinfachung im ganzen Wagenverkehr konnten festgestellt werden. Allein all dies war nicht genügend, weil eben dieser Verband auch nur für einen Teil Deutschlands, wenn auch für einen grossen und wichtigen Teil Vorteile brachte. Das übrige Deutschland nahm nicht daran teil, das konnte erst ein das ganze Deutschland umfassender Staatsbahnwagenverband bewirken.

Kapitel IV.

Bildung des deutschen Staatsbahn-Wagen-Verbandes.

§ 7.

Trotzdem so die Bestrebungen, das Eisenbahnwesen ganz Deutschlands zu vereinheitlichen und verbessern, gescheitert waren, konnte diese Bewegung nicht zum Stillstande kommen, da die Verhältnisse mehr und mehr einer einheitlichen Regelung bedurften. Durch die vielen Verhandlungen und Projekte war alles auf die grosse Bedeutung der Sache aufmerksam geworden und man war allerseits bemüht, dieser Bedeutung gerecht zu werden,

Die bayerische Regierung ist es, die nach dem Scheitern der Idee der Betriebsmittelgemeinschaft im Jahre 1905 mit einem neuen Vorschlag hervortritt: Man möge eine Güterwagengemeinschaft erwägen, denn der Güterverkehr sei ja der weitaus grössere Teil des Eisenbahnverkehrs[1]) und es müssten deshalb die Vorteile einer solchen, partiellen Gemeinschaft der Bedeutung des Güterverkehrs entsprechend, grosse sein[2]). Es wurden dann Verhandlungen zwischen Preussen, Baden und Württemberg, und dann zwischen Preussen, Bayern und Sachsen gepflogen. Der preussische Eisenbahnminister erklärte im preussischen Landtag, dass er bereit sei, in Verhandlungen über eine solche Güterwagengemeinschaft einzutreten[3]). Es traten dann noch die

Anmerkung: [1]) In den Einnahmen etwa doppelt so stark, wie der Personenverkehr.

[2]) Löhr in Eisenbahnkunde, Heft 09: Nr. 1.

[3]) Frankfurter Bemerkungen zum Protokoll des Verbandübereinkommens: Einleitungsrede des Ministerialdirektors Stieger.

Mecklenburgischen Bahnen am 1. April 1908 dem Preussischen Staatsbahnwagenverbande bei. Die Verhandlungen über die deutsche Güterwagengemeinschaft schritten trotz der Schwierigkeit der finanziellen Bestimmungen gut fort und so wurde endlich am 21. November 1908 das Uebereinkommen über die Bildung eines deutschen Staatsbahnwagenverbandes unterzeichnet. Damit ist das von Bayern vorgeschlagene Projekt verwirklicht.

Die Grundlegenden Beschlüsse bilden:

1. Das Uebereinkommen, betreffend die Bildung eines deutschen Staatsbahnwagenverbandes [4]), mit Bestimmungen über Zweck und Umfang des Verbandes, über Verbandswagenpark, Benützung der Güterwagen, Verfügung darüber, Förderung des Wagenumlaufs, Vergütung für Benützung der Verbandswagen, Abrechnung mit verbandsfremden Bahnen, Wagenunterhaltung, Verrechnung der Kosten der Wagenunterhaltung, einheitliche Bauart der Wagen und Ersatzteile, Wagenausbesserung, laufende Vermehrung des Wagenparkes, Organisation, Verbandskosten, Ausserkrafttreten alter Vereinbarungen, Jnkrafttreten, (wobei als Termin des Jnkrafttretens der 1. April 1909 bestimmt wurde) und Kündigung des Uebereinkommens.
2. Das Protokoll zum Uebereinkommen, das einige Bestimmungen des Uebereinkommens näher erläutert und insbesonders die Vergütungssätze für Wagenbenützung und ebenso die Abrechnung über Verbandsauslandsverkehr festsetzt und auch den Masstab der laufenden Vermehrung des Wagenparks bestimmt.
3. Die am 20. und 21. November 1908 zu Frankfurt vereinbarten Bemerkungen zum Protokoll, die weitere, insbesonders vorübergehende, erläuternde Bestimmungen enthalten, auch über die Verbandskostentragung bestimmen: endlich

---

Anmerkung: [4]) abgedruckt z. B. in V.-Z. 09 S. 209.

4. Die am 18. und 19. März 1909 in Nürnberg vereinbarte Geschäftsordnung des Verbandes mit Bestimmungen über Vorsitz, ordentliche, ausserordentliche Versammlungen, Anträge, Berichterstattung, Abstimmung, Beschlussfähigkeit.

Mit diesem Uebereinkommen trat für den Verbandsverkehr das Vereinswagenübereinkommen ausser Kraft, das dagegen weiter gilt für den Verkehr mit Nichtverbandsbahnen[5]).

Das Uebereinkommen ist nicht als Staatsvertrag unter den einzelnen deutschen Bundesstaaten abgeschlossen, sondern wie aus den Eingangsworten des Uebereinkommens ersichtlich, es haben die „Staats-Eisenbahnen" diesen Verband geschlossen. Wenn es Staatsvertrag gewesen wäre, hätte z. B. in Bayern der König abschliessen müssen[6]). Es ist eben das Uebereinkommen gedacht nur als Vereinbarung der verschiedenen Verwaltungen der Staatseisenbahnen, das ist der Regierungen der Eisenbahnstaaten. Eine Mitwirkung des Landtages in Bayern z. B. war deshalb auch in keiner Weise erforderlich; denn das Eisenbahnverwaltungsrecht bedarf mit Ausnahme des Eisenbahnpolizei- und Eisenbahnenteignungsrechtes keinerlei gesetzlichen Grundlage, ist vielmehr pflegliche Verwaltungstätigkeit und steht im pflichtgemässen Ermessen der Verwaltungsbehörde, die diese Tätigkeit selbst regelt und die Bedingungen und Art der Ausübung festsetzt[7]). Eine Mitwirkung des Landtags, allerdings damit auch eine mittelbare Billigung des ganzen Uebereinkommens, ist nach der bayerischen Verfassungsurkunde dagegen nötig zur Bewilligung der Mittel, die z. B. für die grossen Wagennachschaffungen, die Bayern übereinkommensgemäss obliegen, erforderlich sind[8]).

So kam unter opferfreudiger Mitwirkung aller deutschen Einzelverwaltungen ein grosses Werk zustande, dem hoffentlich auch reicher Erfolg beschieden ist.

Anmerkung: [5]) Uebereinkommen § 15.
[6]) Seydel, VI, 560.
[7]) „ V, 547.
[8]) Verfass.-Urk. Tit. VII §§ 1, 3, 4; Seydel VI 561.

Kapitel V.

Wesen und Bedeutung des deutschen Staatsbahnwagenverbandes in rechtlicher und wirtschaftlicher Hinsicht.

§ 8.

Wesen des Staatsbahnwagenverbandes in rechtlicher Beziehung.

Der deutsche Staatsbahnwagenverband ist durch Verhandlungen der Einzelverwaltungen deutscher Staatsbahnen vorbereitet und durch Austausch der Ratifikationsurkunden durch die Regierungen dieser Verwaltungen abgeschlossen worden. Jedoch liegt kein eigentlicher Staatsvertrag vor, was z. B. in Bayern zur Folge hat, dass das Uebereinkommen nicht im Gesetz- und Verordnungsblatt publiziert wurde, denn es haben nicht die Staaten als solche das Uebereinkommen abgeschlossen, sondern wie der Eingang des Uebereinkommens besagt: „die Staatseisenbahnen treten zu einem Verbande zusammen", das heisst, die deutschen Staatseisenbahnverwaltungen als Vertreter der Staatseisenbahnen sind die Vertragsparteien. Durch dieses Uebereinkommen, betreffend den deutschen Staatsbahnwagenverband, haben die einzelnen Verwaltungen von ihrem Verwaltungsrecht Gebrauch gemacht. Durch diesen Vertrag sind die einzelnen Verwaltungen unter sich in ein Verbandverhältnis getreten, das ganz einheitlich in der Hauptsache die Behandlung der Güterwagen regelt. Der rechtliche Unterschied zwischen der früheren Regelung [1]), wo bei Eintritt eines jeden, fremden Wagens auf Grund der geltenden Bestimmungen ein Mietvertrag über diesen Wagen abgeschlossen wurde, und der jetzigen Regelung, wobei innerhalb des Verbandsbereichs

---

Anmerkung: [1]) Siehe § 3.

keine solchen Einzelverträge mehr über die Benützung des Einzelwagens abgeschlossen werden, ist sehr bedeutend. Der rechtlichen Natur nach ist der Staatsbahnwagenverband wohl als ein Gesellschaftsverhältnis zu betrachten [2]). Ob allerdings die Bestimmungen des B. G. B. über die bürgerlich rechtliche Gesellschaft hier direkte Anwendung finden können, erscheint bei der öffentlich rechtlichen Natur der Vertragsschliessenden Rechtssubjekte zweifelhaft. Wenn man auch hierüber wegkommen könnte, käme anderseits in Betracht, dass der Staat als Eisenbahnunternehmer Kaufmann im Sinne des Handelsgesetzbuches ist und deshalb auch zu prüfen wären, ob nicht die allgemeinen, bürgerlich rechtlichen Bestimmungen durch handelsrechtliche Sonderbestimmungen geändert sind. Jedenfalls aber liegt eine weitgehende Analogie der Rechtsverhältnisse im deutschen Staatsbahnwagenverbande mit denen einer bürgerlich rechtlichen Gesellschaft vor. Der Zweck dieser Gesellschaft des Staatsbahnwagenverbandes ist nach § 1 des Uebereinkommens „die Förderung des Verkehrs durch freie Verwendung der Güterwagen und die Vereinfachung und Verbilligung des Betriebes und der Abrechnung". Diesen Zweck muss jedes Verbandsmitglied nach besten Kräften, vor allem durch genaue Einhaltung der Verbandsbestimmungen fördern [3]). Die Beiträge bestehen einesteils in der Zurverfügungstellung von Arbeitskräften und Material im weitesten Sinne, also Wagenpark, Gleiseanlagen, Lokomotiven u. s. w., somit in einem Einbringen [4]). Der eigentliche Gegenstand des Uebereinkommens, die Güterwagen, treten aber nicht etwa aus dem Eigentum der einzelnen Verbandsbahn in das des Verbandes [5]), sondern das Eigentum selbst bleibt unberührt, geändert wird nur durch vertragliche Beschränkung das freie Benützungs- und Verfügungsrecht über das Eigentum, also eine Reflexwirkung des Eigentums. Dass so aber die Eigentumsverhältnisse nicht geändert werden, widerspricht keineswegs dem

---

Anmerkung: [2]) So auch Weber: V.-Z. 1909 Nr. 44.
[3]) vgl. besonders § 5 des Uebereinkommens.
[4]) vgl. auch Uebereinhommen § 2 (2): „der Wagenpark, den die Verbandsbahnen in den Verband einbringen".
[5]) Uebereinkommen § 2 (1).

Begriffe einer Gesellschaft. Ebenso kann Arbeitskraft beigetragen werden [6]). Wenn ferner bestimmt ist, dass der Wagenpark noch ergänzt, „aufgefüllt" werden soll, so ist das kein besonderer Vertrag, sondern ist eben die Bereitstellung des einzubringenden Materials. Anderseits sind auch noch Geldbeiträge vereinbart in den Vergütungen für die von Verbandswagen auf den einzelnen Verbandsstrecken zurückgelegten Achskilometer. Diese Vergütungen haben die Verbandsbahnen für jeden benützten Verbandswagen, also auch für ihre eigenen Wagen, an den Verband zu entrichten. Hier erscheint nun auffallend, dass der Eigentümer für Benützung seines Eigentums an einen Dritten, den Verband, etwas bezahlen soll. Allein es haben die Verbandsbahnen nur mehr das Eigentumsrecht, ohne das daraus gewöhnlich fliessende Recht der freien Benützung; dieses Recht haben sie in die Hände des Verbandes gelegt, deshalb ist es kein rechtlicher Widerspruch, wenn die Verbandsbahn für die wieder zurück erhaltene Benützung etwas an den Verband entrichtet. Ein eigentliches, bleibendes Gesellschaftsvermögen ist nicht vorhanden; vorübergehend treten die Vergütungen für die Achskilometer und auch Einnahmen aus Verbandswagenmieten, entrichtet von fremden Bahnen, in das Eigentum des Verbandes, werden dann aber wieder verteilt. Der Gewinn der Einzelmitglieder besteht in der Benützungsmöglichkeit der Verbandswagen und in der Anteilsquote an den Verbandseinnahmen. Gesondert werden die Kosten der Wagenunterhaltung verrechnet und zwar jeder Verbandsbahn für ihre Wagen. Bestimmungen über die Haftung der Mitglieder nach innen, dem Verbande gegenüber, sind bei der Natur der Vertragschliessenden nicht festgesetzt. Die Geschäftsführung im Verbande ist genau geregelt durch eine eingehende Organisation. Der Verband ist auf unbestimmte Zeit abgeschlossen. Jedoch ist Kündigung, die aber nicht früher als bis 31. März 1912 möglich ist, vorgesehen. Die übrigen Erlöschungsgründe einer bürgerlich rechtlichen Gesellschaft sind bei der Natur des Verbandsverhältnisses nicht analog denkbar.

Anmerkung: [6]) vgl. Analogie von § 706 BGB., Absatz II: „Im Zweifel", also dispositiv nur gemeint, und Absatz III.

§ 9.

Bedeutung in nationaler Hinsicht.

Die Bildung des deutschen Staatsbahnverbandes ist als ein bedeutsamer Fortschritt in der Entwickelung des deutschen Volkes zubegrüssen. Der Verband hat die Einzelverwaltungen der deutschen Staatsbahnen, die bisher leider manchmal eine einseitige Hauspolitik führten, einander genähert, sie zur Verwirklichung des heilsamen Gedankens einer Vereinigung geführt. Schon der blosse Abschluss eines solchen Verbandes mit seinen gerechten, von allen Vertragsteilen in wohlüberlegtem, freiem Entschlusse vereinbarten Bestimmungen ist ein Gewinn für die nationale Sache, denn es ist damit wieder die Kraft und Macht des Reichsgedankens erwiesen, es hat das deutsche Reich, das den Verband umfasst, wenn es auch nicht direkt im Verbande auftritt, ein Zeichen seines lebendigen Aufstrebens sich und den anderen Völkern gegeben. Es ist klar, dass gerade das wirtschaftliche Gebiet und insbesonders das Gebiet des Eisenbahnwesens, das in der heutigen Volkswirtschaft einen so ausgezeichneten Platz einnimmt, vor allem berufen erscheint, den Reichsgedanken zu einer förderlichen, fortschrittlichen Einigung zu verdichten. So war es von jeher. Die wirtschaftliche Einigung, hervorgerufen durch die Macht der Verhältnisse und das Zusammengehörigkeitsgefühl der Volksgenossen, ging neben der rein politischen Einigung her, ja, hat sie sehr oft vorbereitet, erleichtert, gefördert. So war es mit dem deutschen Zollverein, der das neue, deutsche Reich begründen half. Und so ist der neue Verband eine bedeutsame Kräftigung des Reichs, das uns alle eint. Gewiss haben wohl alle Einzelverwaltungen der Gründung des Verbandes Opfer gebracht, indem sie ihre Selbständigkeit in manchen Beziehungen aufgaben, indem die eine oder andere der Bestimmungen vielleicht vorteilhafter für den einen oder anderen hätte gewendet werden können. Aber gerade hierin erblicke ich einen hohen, nationalen Gewinn, denn solange der Einigungsgedanke, sei es auch auf wirtschaftlichem Gebiete, so stark ist, dass er selbst

gewisse Einbussen der einzelnen Mitglieder überwindet, ist er von lebendiger Kraft erfüllt. Von diesen grossen, nationalen Gesichtspunkten muss sich bei der Betrachtung des deutschen Staatsbahnwagenverbandes auch der Einzelne leiten lassen. Auch wenn der eine oder andere Unternehmer vielleicht anfangs bei der Neuregelung etwa in der Art der zur Verfügung gestellten Wagen nicht mehr so sehr die Eigenart seiner Bezugsverhältnisse berücksichtigt findet, so wird er bei verständiger Würdigung sich dann sagen, dass eben in einem grossen Verbande auch einheitlich die Interessen Aller zu fördern sind, dass eben viele Unternehmer andere Interessen haben, die der Verband auch befriedigen muss. Zudem sind ja solche Erscheinungen in der übergrossen Mehrzahl nur im Uebergangsstadium festzustellen, bis die Grundsätze der Wagenbauart und Nachschaffung einheitlich und genau festgesetzt und der Uebergang vollendet ist. Die Unterwerfung unter Mehrheitsbeschluss [1]) und die Bestimmung,[2]) dass das Schiedsgericht des Vereinswagenübereinkommens bei Streitigkeiten aus dem Güterwagenverkehr von den Verbandsmitgliedern nicht zur Entscheidung gegeneinander angerufen wird, sondern im Verbande durch Verständigung oder Schiedsgericht der Streit beigelegt wird, zeugt wieder von dem nationalen Gedanken des Verbandes, dessen Mitglieder sich der Mehrheit fügen, der etwaige Streitigkeiten in sich, nicht vor einem Forum, das auch mit ausländischen Verwaltungen besetzt ist, entscheidet.

Die militärische Bereitschaft des Reiches wird durch den Verband gefördert. Die Einheit im Güterwagenpark ist bei der Bedeutung der Güterwagen für den militärischen Transport gewiss sehr wichtig. Zu denken wäre auch daran, dass die Bereitstellung von Güterwagen zu Militärtransporten im Frieden, ebenso wie zu gewöhnlichen Transporten durch das Hauptwagenamt einheitlich verfügt werde, was die Militärtransporte erleichterte.

Anmerkung: [1]) Uebereinkommen § 13 (4).
[2]) Frankfurter Bemerkungen z. 18.

§ 10.

In internationaler Beziehung.

Ich bin überzeugt, dass das Ausland die Einigung im deutschen Staatsbahnwagenverbande nur vom Reichsstandpunkte aus betrachtet, dass es diese Einigung wieder als ein bedeutsames Zeichen der Geschlossenheit und Einheit des deutschen Reiches empfindet. Das ist nicht zu unterschätzen. Das wird sich auch bald in greifbarer Weise zeigen. Es hat jetzt der fremde Staat bei der Regelung des Güterwagenverkehrs nicht mehr mit dem einzelnen, deutschen Bundesstaate zu rechnen, der ihm oft als kleiner, nur ein unbedeutendes Wirtschaftsgebiet darstellender Staat in wirtschaftlicher Hinsicht untergeordnet war und daher sich seinen Bedingungen fügen musste. Jetzt tritt das mächtige, deutsche Reich geschlossen gegenüber dem Auslande auf. Es kann der starke Verband ganz anders die Interessen der Einzelnen wahren, als es der Einzelne vermag. Dem deutschen Reiche ist so durch den Verband ein wichtiges Kampfmittel für gute Regelung des Eisenbahngüterverkehrs im Wettkampfe der Völker gegeben worden.

Ganz besonders aber wichtig wird der Verband bei der Regelung eines Widerstreites der deutschen mit den ausländischen Interessen. Es kann bei der Vielgestalt der wirtschaftlichen Interessen nicht Wunder nehmen, dass oft das eine Wirtschaftsgebiet, ja auch einzelne Teile eines Wirtschaftsgebietes ganz andere, entgegengesetzte Interessen haben, wie das Nachbargebiet. Wenn man nur weiss, wie da früher oft, mehr oder minder dem Zwange der Verhältnisse folgend, der deutsche Einzelstaat die ausländischen Interessen oft höher schätzte und mehr förderte als die des anderen, deutschen Staates, so erscheint die Bedeutung des Verbandes in ganz besonderem Lichte. Denn sicher ist, dass der Verband nur die deutschen Interessen zu wahren hat und wahren wird, dass er bei Widerstreit des ausländischen Interesses mit dem deutschen, sei es auch nur eines kleinen, deutschen Gebietes, doch immer und einzig mit aller Kraft das deutsche Interesse zu fördern suchen wird.

§ 11.

In wirtschaftlicher Beziehung.

a) Förderung von Handel, Industrie, Landwirtschaft, Gewerbe.

Die eigentliche Bedeutung des Staatsbahnwagenverbandes liegt aber auf volkswirtschaftlichem Gebiete, hier dient er der Allgemeinheit durch Anpassung der Betriebsmittel an den Bedarf, durch bessere Instandhaltung und Ausnützung des Güterwagenparks, durch Ersparung wirtschaftlich unnützer Aufwendungen an Arbeit, Zeit und Kapital, durch Vereinfachung des Betriebes und durch erhebliche Mehrung der Staatseinnahmen aus den Staatseisenbahnen. Die Wirtschaft des deutschen Volkes wird durch den Verband nicht unerheblich fortschreiten.

Alle Erwerbszweige, Urproduktion, wie Industrie, Gewerbe wie Handel haben von dem Verband Vorteil. Wer einmal erfahren und mit angesehen hat, wie es zu Zeiten eines Wagenmangels geradezu kläglich war, wenn Bestellungen über Bestellungen einliefen, auch eine stattliche Reihe von leeren Wagen auf der Station stand, aber die Bestellungen zum grossen Teile unerledigt bleiben mussten, weil alle die schönen, leeren Wagen fremden Verwaltungen gehörten und nur in der Richtung zu dieser Verwaltung beladen werden durften, — wer dies einmal erlebt hat, der wird ohne weiteres den grossen Vorteil der jetzigen Regelung einsehen, die eben alle diese fremden Wagen, soweit sie deutschen Verwaltungen gehören, mit einem Male dem freien Verkehr innerhalb Deutschland übergibt. Dadurch ist der so gefürchtete Wagenmangel, der zeitweise ganze Industrien lahm gelegt hat und die Landwirtschaft besonders zur Erntezeit solcher Produkte, die keine lange Lagerung vertragen, schwer geschädigt hat, gemildert, ja in vielen Fällen ganz beseitigt. Ferner ist von grosser Bedeutung die durch die Verbandsregelung erzielte Vereinfachung der Wagenlaufkontrolle und überhaupt der Manipulation mit den Wagen im Betriebe. Dadurch ist schnellerer Umlauf der Wagen er-

möglicht. Besondere Bedeutung hat all dies z. B. für den Transport zum Seeausfuhrhafen und vom Seeinfuhrhafen, für den Binnenhandel Deutschlands, für den Durchfuhrhandel! Wichtig ist auch die Verteilung des Wagenüberflusses und Wagenmangels auf das ganze deutsche Gebiet. So bald nämlich in einem Bezirke ein grosser Ueberfluss oder Mangel an Wagen sich zeigt, wird das Hauptwagenamt ein Abströmen, bez. einen Zufluss von Wagen verfügen. Dadurch sind die Unternehmer ganz Deutschlands auf eine einheitliche Stufe gestellt. Jeder hat mit den gleichen Existenzbedingungen in dieser Hinsicht zu rechnen. Günstig wirkt auch die erwähnte [1]) Vereinheitlichung in der Wagengestellung und Wagenleitung, weil dadurch bisher hie und da vorgekommene, einseitige Politik zu Gunsten gewisser Linien unmöglich gemacht ist und deshalb die anderen nun nicht mehr diese künstliche Konkurrenzhilfe befürchten müssen. Zu erwähnen ist auch, dass die Vereinheitlichung im Verbande eine grosszügige und genaue Statistik über die Güterbewegung, über den Wagenbedarf nach Menge und Bauart ermöglicht; die Ergebnisse dieser Statistik kommen dann wieder durch Anpassung des Wagenparkes an die Bedürfnisse nach Menge und Bauart dem Unternehmer zu gute. Auch die durch den Verband allmählich bewirkte Vereinheitlichung der Bauart der Wagen ist gewiss von gutem Einfluss, denn es kann dann der Unternehmer überall für gleiche Ware gleichen Wagen bekommen, er kann sich in Bezug und Lieferung dieser einheitlichen Bauart anschliessen und so mit grösserem Gewinn den Wagen ausnützen. Für die nächsten Jahre erscheint auch ein nicht zu unterschätzender Gewinn für die Industrie durch die kolossalen Bestellungen der einzelnen Verwaltungen zur Auffüllung des Wagenparks, die der Verband angeordnet hat. In Bayern allein werden in den nächsten 3 Jahren ca. 10 500 Wagen der heimischen Industrie in Lieferung gegeben werden. Das ist ein sicherer Verdienst der deutschen Industrie, das gibt vielen Tausenden Arbeitern wieder für

Anmerkung: [1]) Siehe § 10.

lange Zeit ausreichende und lohnende Beschäftigung. Durch diese Auffüllung des Wagenparks und die im Verbande statuierte jährliche, den Verkehrsbedürfnissen entsprechende Mehrung des Wagenparks wird dann wieder ein neues Heilmittel gegen den Wagenmangel der Unternehmerschaft gegeben.

Es darf nun nicht verschwiegen werden, dass andererseits, besonders fühlbar zur Uebergangszeit, die Verbandsregelung für manche Unternehmer gewisse Nachteile mit sich bringt. So hatten die Unternehmer eines Ortes, an dem Wagenüberfluss war, während es vielleicht am benachbarten an Wagen mangelte, reichlich Wagen zur Verfügung, während jetzt sofort ein Ausgleich stattfindet. Es waren besonders in Bayern viele, eigens nach den Bedürfnissen einiger Erwerbszweige gebaute Wagen da; jetzt bei der einheitlichen Bauart der Wagen können solche Spezialitäten nicht mehr in solchem Masse gestellt werden, fallen künftig grossenteils weg. Endlich sind auch die Bestimmungen über grossräumige, bedeckte Wagen, die weiter unten eingehender besprochen werden [2]), insofern einschränkend für die Benützung derselben, als für viele Güter nicht mehr wie bisher solche Wagen gestellt werden dürfen, woraus dann wieder für manche Produzenten [3]), denen diese Art von Wagen besonders vorteilhaft war, ein gewisser Nachteil entsteht. Endlich haben manche, besonders Viehverlader, kein Interesse an den Wagen mit grossem Ladegewicht, weil sie das nicht genügend ausnützen können; es werden, aber besonders Wagen mit grossem Ladegewicht künftig gebaut werden. Es darf nun aber nicht übersehen werden dass es gewiss nicht mehr als billig ist, einen örtlichen Wagenüberfluss zu verteilen, dass die übrigen, erwähnten Nachteile nur einen kleinen Bruchteil der Versender in Deutschland treffen, dass aber die getroffene, einheitliche Regelung das Wünschenswerte für die Mehrzahl der Verfrachter ist. Endlich sind die Vorteile, die auch die so in

---

Anmerkung: [2]) Grossräumige bedeckte Wagen, § 18.
[3]) Klage der Klavierproduzenten u. s. w.

etwa geschädigten Unternehmer von dem Verbande haben, so grosse, dass sie die kleinen Nachteile leicht in Kauf nehmen können, zudem die Verbandsleitung alles tun wird, um möglichst auch ihren Interessen ohne Verletzung der Interessen der Uebrigen entgegen zu kommen. Es wird doch gerade für einen Viehverlader das Wichtigere sein, dass er schnell einen Wagen erhält und einen raschen Transport durchführen kann, als dass er gerade einen Wagen mit ein paar Tonnen kleinerem Ladegewicht erhält. Es kann ja auch durch geeignete Tarifierung viel hierin geholfen werden.

§ 12.

b) In Berücksichtigung besonderer Verhältnisse.

Wegen der grossen Mittel, über die der Verband verfügt, einheitliche Organisation und riesiger Wagenpark von ca. $^1/_2$ Million Güterwagen, wegen der Grösse des Wirtschaftsgebietes, das er umfasst, können in dem Verbande besondere Verhältnisse des Gütertransportes sehr eingehend berücksichtigt werden. So z. B. bei Krisen im Wirtschaftsleben, bei Hochkonjunktur. Es wird in einem Lande von der Grösse des deutschen Reiches, das zudem so mannigfache Verschiedenheiten, reine Industriegegenden, reine Ackerbau- oder Bergbaubezirke aufweist, kaum eine Krise gleichzeitig alle Teile in gleichem Masse erfassen. Es kann da durch richtige Verteilung der Wagenbestand viel nutzbringender verwendet und im Betriebe gehalten werden, als in einem Lande, das oft in seiner ganzen Ausdehnung von der Krise wirtschaftlich lahm gelegt ist. Zudem können in solchen Zeiten des Wagenüberflusses mehr Wagen als Arbeitswagen in den Dienst der Eisenbahnbauten gestellt und so rentierlich verwendet werden. Ebenso umgekehrt bei Hochkonjuktur. Hier kann der eine Teil, besonders etwa ein Ackerbaubezirk ausserhalb der Erntezeit leicht eine grössere Menge Wagen an den unter Wagenmangel leidenden Industriebezirk abgeben. Es können dann auch, wie es ausdrücklich vorgesehen ist [1]), Arbeits- und Stationswagen vorübergehend in den

Anmerkung: [1]) Siehe §§ 82—84 G. W. V.

allgemeinen Dienst einbezogen werden und so wieder viele Hunderte von Wagen gewonnen werden. Aehnlich wirken die Bestimmungen über die Versendung von Dienstgütern [2]). Das alles ermöglicht nur der grosse Verband. Es wird die Landwirtschaft besonderen Vorteil davon haben, dass zur Zeit der Abfuhr ihrer Ernten viel reichlicher Wagen zur Verfügung gestellt werden können, wie bisher. Sind doch darunter manche Produkte, die durch eine lange Lagerung auf den kleinen Stationen des Produktionsgebietes, wo naturgemäss keine besonders guten Lagerräume gehalten werden können, an Quantität und Qualität bedeutend verlieren Grosse Märkte können viel schneller gefüllt und wieder entleert werden. Sehr interessant war die Abfuhr des in den bayerischen Wäldern im Winter 1908/09 geschlagenen Holzes im Frühjahr 1909 nach Inkrafttreten des Verbandes. Viel schneller, wie früher, ging dieselbe von statten. Bis von Bremen herunter dirigierte die Verbandsleitung Holzwagen nach Bayern; so wurde viel Geld und Zeit erspart und die Abfuhr wickelte sich ohne Stockung ab. Besonders wichtig ist für Deutschland die Ausstattung der grossen Kohlengebiete am Rhein und in Schlesien mit Güterwagen. Hier muss vor allem für reichliches Wagenmaterial, für stetigen Zufluss leerer Wagen gesorgt werden. Das hat in grosszügiger Weise der Verband getan, indem er ausgedehnte Kohlenwagenzufuhrgebiete bestimmte, aus denen jeder leere Kohlenwagen ohne weitere Verfügung abzuwarten, in die Kohlenbezirke abrollen muss. So kann der Verband den besonderen Anforderungen der Jahreszeit, der Wirtschaftslage, der Produktion gerecht werden.

§ 13.

c) Durch Vereinfachung.

Die einheitliche, grosszügige Verwaltung des Güterwagenparks, die der Verband anbahnt, ist besonders wichtig durch die Vereinfachung, die sie mit sich bringt. Jede Verein-

---

Anmerkung: [2]) z. B. § 72 GWV.

fachung ist aber, ganz abgesehen von der damit häufig und so auch hier verbundenen, grossen Ersparnisse an Geld[1]), ein Gewinn für die Volkswirtschaft, weil dadurch Arbeitskräfte und Zeitquantitäten für anderweitige Verwendung frei werden, die nützlicher ist als die frühere Verwendung; denn die Neuregelung, die einfacher arbeitet, hat eben dadurch gezeigt, dass die frühere Methode wirtschaftlich unrichtig war.

Da ist zunächst die ganze Organisation dieser Güterwagenverwaltung eine einfachere geworden[2]). Die Gesamtzahl der Behörden und Beamten in dem jetzigen Hauptwagenamt, den Wagenämtern, Wagenbureaus und Unterverteilungsstellen ist eine kleinere, als sie früher bei den Einzelverwaltungen war. So wurde in Bayern das ganze Wagenamt Ingolstadt mit 56 Beamten aufgelöst, von denen nur ein kleiner Teil noch nach der Neuregelung nötig war, während der grösste Teil anderweitig verwendet werden konnte. Mit dieser Behördenvereinfachung geht Hand in Hand eine Klärung und Vereinfachung der Bestimmungen über den Güterwagenverkehr, die jetzt für den deutschen Verkehr in der Hauptsache in einem kleinen Hefte zusammengefasst sind, wozu noch die einzelnen Verwaltungen Ausführungsbestimmungen in geringem Umfang erlassen haben.

Von besonderer Bedeutung aber ist die Vereinfachung im Güterwagenverkehr selbst. Bisher musste jeder deutsche Wagen beim Uebergang von einer deutschen Verwaltung zur anderen genau so behandelt werden, wie wenn er in das Ausland überginge. Es musste bezettelt, aufgeschrieben werden. Bei der Grösse dieser täglichen Wagenübergänge ist es klar, wie viele Beamte dazu nötig waren[3]). All' das fällt weg. Bayern allein hat dadurch ca. 40 Beamte eingespart, wobei der Mehrbedarf an Beamten durch Abordnung

---

Anmerkung: [1]) Darüber siehe § 14.
[2]) Näheres darüber siehe Kap. VII.
[3]) Siehe auch Rede des Ministers von Weizsäcker nach VZ. 1909 S. 308.

in das Hauptwagenamt u. s. w.[4]) schon berücksichtigt ist. Durch die einheitliche Wagenverfügung ist die ganze Leitung und Gestellung der Wagen erheblich vereinfacht worden. Wichtig ist auch die Vereinfachung in der Desinfektion. Ausbesserung und Ausmusterung der Wagen. Die Desinfektion und Ausbesserung musste bisher in der Regel von der Heimatbahn vorgenommen werden. Jetzt geschieht es auf der Strecke, wo der Wagen sich gerade befindet, von der nächsten Desinfektionsanstalt, bezw. Werkstätte, Kosten werden verrechnet[5]). Dadurch wird, abgesehen von der finanziellen Seite, viel Zeit erspart, der Wagen kommt schneller wieder in Umlauf. Einheitlich und einfach ist jetzt auch das Aufsuchen der Wagen geworden. Es kommt natürlich oft vor, dass ein Wagen sich in dem grossen Gebiet verliert und nicht gleich aufgefunden wird. Da müssen nun wieder Bestimmungen über das Suchen von solchen Wagen getroffen werden. Es ist nun nicht mehr nötig, dass die Einzelverwaltung zunächst in ihrem Bezirk, wie bisher, das Suchen vornimmt, und dann die übrigen Verwaltungen darum ersucht, sondern es wird jetzt einheitlich in einer Sucheliste für den ganzen Verbandsbezirk das Suchen bewerkstelligt, es sind auch eigene Suchetage und -Stunden festgesetzt[6]). Bayern musste bisher in dem Verkehrsministerialblatte die zu suchenden Wagen veröffentlichen.

Im Meldeverfahren ist in der Weise eine Vereinfachung getroffen, als bestimmte Abkürzungen für die Telegramme bestimmt sind.

Ferner ist auch eine Vereinfachung in der mehr und mehr anzustrebenden Vereinheitlichung des Wagenparkes hinsichtlich der Bauart und in der nun für den ganzen Verbandsbezirk angeordneten, einheitlichen Bezeichnung der Wagen nach Klassen und Gattungen zu erblicken.

Welche Vereinfachung endlich in der gemeinsamen Abrechnung unter den Verbandshahnen! Bisher war jeder,

Anmerkung: [4]) Siehe darüber § 28.
[5]) „ „ § 34.
[6]) „ „ § 62, G. W. V.

preussische Wagen in Bayern ein fremder Wagen, musste wenn er benützt werden wollte, was bei dem häufigen Wagenmangel oft geschehen musste, gemietet werden und dafür war ein Mietpreis zu zahlen. Diese Wagenmieteabrechnung unter den deutschen Verwaltungen bezifferte zuletzt vor Inkrafttreten des Verbandes eine Summe von 18.500.000 ℳ. Diese kolossale Summe setzte sich aus lauter kleinen Mietbeträgen von etwa 2—10 ℳ zusammen und musste nun verrechnet werden; eine ganz stattliche Anzahl von Beamten war hiefür tätig. Jetzt findet eine einfache Jahresabrechnung nach Pauschalsätzen statt, die ein Beamter in wenigen Tagen macht.

§ 14.

d) Durch finanzielle Ersparnis und bessere Ausnützung des Wagenparks.

Alle diese Vereinfachungen bringen bedeutende, finanzielle Ersparnisse mit sich. Für die vielen Aufschreibungen und Untersuchungen der Wagen an den Grenzen gegen die deutschen Bundesstaaten, was jetzt wegfällt, waren viele Beamte tätig. Alle diese können jetzt anderweitig verwendet werden. In Bayern allein beträgt die Einsparung an Beamten hiedurch 40 Personen, was ungefähr einer Jahresersparnis von 120000 ℳ gleichkommen dürfte. Ebenso ist die Abrechnung eine viel einfachere, wodurch wieder viele Beamte frei werden.

Besonders wichtig und ein Hauptgrund der Einführung des Verbandes überhaupt ist die dadurch erzielte Einsparung an Leerkilometern. Da nämlich ein Wagen einer anderen deutschen Verwaltung nur nach der Heimatbahn und in derselben Richtung, wie empfangen, zurückbeladen werden durfte, war dieses häufig nicht möglich. Ein Stehen leerer Wagen war auch nicht möglich, es musste deshalb der Wagen einfach leer wieder zur Heimatbahn zurückgeschafft werden. Dieser Leertransport kostete natürlich an Betriebsmitteln, Personal, Zeit, Arbeitsaufwand und Gleisanlageabnützung, brachte aber nichts ein. Nicht weniger als meh-

rere 100 Millionen Achskilometer[1]) wurden so in Deutschland jährlich für Leerläufe aufgewendet, eine kostspielige und wirtschaftlich gesprochen, vielfach sinnlose Verschwendung[2]). Hievon werden nach vorsichtiger Schätzung durch den Staatsbahnwagenverband nicht weniger als 200 Millionen jährlich eingespart. Ganz natürlich lassen sich Leerläufe nicht ganz vermeiden, weil manchmal an einem Orte sich keine Fracht befindet und weil die grossen Kohlengebiete viel Zufluss an leeren Wagen brauchen. Aber es sind jetzt die Wagen des Verbands freizügig, sie können jetzt ganz frei auch in anderer Richtung als nach der Heimatbahn verwendet und beladen werden. Es sind nun nach allgemeiner Schätzung die Kosten eines Achskilometer an Betriebskosten, Amortisation u. s. w. auf 2 ₰. zu veranschlagen. Es werden also in Deutschland hiedurch allein 4 000 000 ℳ unwirtschaftlicher Ausgaben jährlich gespart. Für Bayern ist die Ersparnis an Leerläufen auf 18 000 000 Achskilometer jährlich, also cirka auf 360 000 ℳ jährlich bewertet worden.

Aus dieser Verminderung der Leerläufe ergibt sich folgerichtig eine Verminderung der Abnützung der Eisenbahnanlagen, der Gleise und Wagen selbst, die sich natürlich nicht einfach ziffermässig darstellen lässt, die aber dennoch sehr von Bedeutung ist.

Weiter aber folgt daraus eine ganz bedeutende Vereinfachung und Verbilligung des Rangierdienstes und damit eine Einsparung an Rangierpersonal. Denn bisher mussten durch den Rangierdienst die Wagen nach der Eigentumsbezeichnung bei der Zusammenstellung der Züge zusammengestellt und ausgesondert werden, ebenso bei dem Bedienen der Anschlussgleise und Ladegleise. Durch all' dies entstand eine grosse Mehrarbeit, wirtschaftlich unnütz, die jetzt endlich erspart wird. Auch die Rangieranlagen können da-

---

Anmerkung: [1]) Achskilometer berechnet nach Zahl der vom leeren Wagen zurückgelegten Kilometer multipliziert mit der Zahl der Wagenachsen.

[2]) Minister von Frauendorfer nach Allgemeiner Zeitung vom 31. Oktober 1908 Nr. 31.

durch etwas vereinfacht werden, oder es wird doch eine vorzeitige Abnützung und etwaige Vergrösserung hintangehalten. Von besonderer Bedeutung ist endlich auch die Ersparnis an Wagenmieten. Da jetzt die Verbandswagen freizügig sind, werden vorwiegend natürlich diese verwendet und nicht auf Ausserverbandswagen, auf fremde Wagen, die zur Benützung gemietet werden müssen, ausser bei Wagenmangel, zurückgegriffen. Das hat eine wesentliche Verringerung und Einsparung zur Folge.

Eine indirekte Einsparung und ein besonderer Gewinn in wirtschaftlicher Hinsicht ergibt sich durch bessere Ausnützung des Wagenparks. Als in Norddeutschland im Jahre 1882 der preussische Staatsbahnwagenverband gebildet wurde, sank der Anteil der Leerläufe gegenüber der Gesamtzahl der Achskilometer von 38 % auf 34 % und später auf 30 %. Jetzt wird die Verminderung eine ähnliche sein. Das ergäbe bei einem Bestande von jetzt ½ Million Wagen ein Mehr von 20 000 — 40 000 Wagen, die für den Verkehr frei sind, die also gewinnbringend arbeiten können. Dies ist neben der beschlossenen Auffüllung des Wagenparks eine gewaltige Vermehrung der Wagenbestände nur durch bessere Ausnützung. Es wird auch eine wirtschaftlichere Verwendung der Wagen in dem Sinne eintreten, als bisher oft in dem einen Teile des Reiches ein partieller Wagenüberfluss, in dem anderen ein Wagenmangel herrschte dem wird jetzt durch einheitliche Zentralverfügung, die den Ausgleich bewirkt, abgeholfen. Ich denke hier auch, dass gerade für Bayern ein Gewinn darin liegen muss, dass seine Wagen vielfach in Preussen verwendet werden. Denn Bayern ist im Grossen und Ganzen ein industriearmes Land im Vergleich zu den grossen Industriegebieten Preussens, z. B. am Rhein. Wenn da unten die bayrischen Wagen arbeiten, so ist das jedenfalls eine viel ununterbrochenere, deshalb bessere Ausnützung des Wagenparks, als sie in Bayern möglich war, wo doch vielfach ein Leerstehen durch die Wirtschaftslage veranlasst sein konnte.

§ 15.

e) Für den Wagenpark.

Für den Gütertransport selbst ist von grosser Wichtigkeit der Güterwagenpark, seine Grösse, seine Ausstattung, sein Zustand. Auch hier ist durch den Verband mancher Fortschritt gelungen. So die Einheitlichkeit in der Bezeichnung, die der Verband festgesetzt hat, und besonders in der Bauart, die der Verband mehr und mehr an Stelle der bisherigen Verschiedenartigkeit einführte. Wenn diese Einheitlichkeit für gewisse Spezialproduzenten nicht so vorteilhaft ist, wie die bisherige spezielle Bauart, so ist für die grosse Allgemeinheit es doch wichtig, auf bestimmte Wagentypen rechnen zu können. Dann sind besonders die Vorschriften über die Ausbesserung von heilsamem Einfluss. Während man früher zögerte, einen Wagen für reparaturbedürftig zu erklären, weil er dann unbenützt, leer, mit grossen Kosten zur Heimatbahn geschickt werden musste, ist jetzt die Ausbesserung einfach von der nächsten Werkstätte auf Kosten der Heimatverwaltung auszuführen; dadurch ist die Reparatur eine schleunige, es wird jedem Schaden abgeholfen und der Wagen kommt schneller wieder in den Verkehr. Der ganze Zustand des Parks wird sich dadurch heben. Es wird auch möglichst darauf gesehen, bei der einheitlichen Bauart, soweit es irgend in den Grenzen der Wirtschaftlichkeit liegt, Fortschritte und Verbesserungen anzubringen, so ist auf Anregung Bayerns beschlossen worden, künftig nur mehr Wagen mit Hausbremsen zu bauen, statt der offenen Bremsen, die den Bremser Wind und Wetter aussetzten.

Die Vorschriften über die Ausmusterung der Wagen waren im preussischen Staatsbahnwagenverbande günstiger als bei den anderen Verwaltungen. So betrug das Durchschnittsalter eines preussischen Wagens zuletzt etwas über 14 Jahre, während das eines bayrischen etwa 20 Jahre war. Auch hier ist durch den Verband eine einheitliche, das Alter herabsetzende, also eine Verjüngung des Wagenparks durch-

führende Bestimmung getroffen.[1]) Diese Verjüngung hat auch eine Vergrösserung des Ladegewichtes des einzelnen Wagens im Gefolge, weil die neuen Wagen stärker wie früher gebaut werden, ein Umstand, der für die grosse Mehrzahl von Interessenten besonders vorteilhaft ist. Ebenso wirkt auch die angeordnete, bedeutende Auffüllung des Wagenparks.

Besonders begrüsst aber wird die bedeutende Vermehrung des Wagenparks, die der Verband mit sich bringt, durch die vereinbarten, grossen Wagennachschaffungen, dann auch durch die stetige, jährliche Vermehrung des Wagenparks, entsprechend dem Wirtschaftsbedürfnis. Zudem erfolgt eine Vermehrung des Wagenparks auch durch die Verminderung der Leerläufe, da dadurch eine grosse Anzahl von Wagen, die bisher leer liefen, für den Gütertransport verwendbar gemacht werden.

Anmerkung: [1]) Siehe darüber § 24.

Kapitel VI.

Materielle Mittel zur Durchführung der Verbandsaufgaben.

§ 16.

Wagenbeschaffung.

Es sind nun die Einrichtungen zu besprechen, durch die der Verband die Erreichung dieser Ziele anstrebt, durch die er dieser Bedeutung gerecht werden will. Die Unterlagen hiezu finden sich in dem Uebereinkommen, betreffend die Bildung eines deutschen Staatsbahnwagenverbandes und der dazu vereinbarten Schlussniederschrift und den Frankfurter Bemerkungen dazu.[1])

Zunächst bedarf der Verband eines ausreichenden, reichhaltigen Güterwagenparks. Diesen erhält er durch Einbringung der Güterwagenbestände der vertragschliessenden Verwaltungen, durch Auffüllung dieser Bestände und durch regelmässige Nachschaffungen.

Die Einbringung ist festgesetzt in Uebereinkommen § 1 (1), § 2 (1) (2) und enthält nach § 1 GWV. die den einzelnen Verwaltungen gehörigen oder in ihren Wagenpark eingestellten, vollspurigen[2]) Güterwagen aller Art. Bezüglich der Arbeits- oder Bahndienstwagen[3]) ist besondere Regelung[4]) hinsichtlich gemeinschaftlicher Benützung getroffen.[5]) Ebenso werden später zu erörternde, besondere

---

Anmerkung: [1]) Siehe hierüber § 7.
[2]) Dass Güterwagen der Schmalspurbahnen nicht einbezogen werden, darüber Schlussniederschrift I zu § 2 (1).
[3]) Ueber diese Bezeichnung siehe § 17.
[4]) In GWV. § 1 (1).
[5]) § 1 (1) GWV.

Gesichtspunkte vereinbart für die Wagen von Privateisenbahnen und Kleinbahnen.[6]) Es ist nun in Uebereinkommen § 2 (2) ziffermässig der Sollbestand an Betriebswagen ausser den Arbeits- und Privatwagen aufgeführt, den die einzelnen Verwaltungen bei Inkrafttreten des Verbands, am 1. April 1909,[7]) einbringen sollen. Es hatten nun aber die einzelnen Verwaltungen an diesem Tage nicht den ganzen, so festgesetzten Sollbestand an Wagen zur Einbringung bereit, es fehlte vielmehr ein erheblicher Teil daran. Der Grund hiefür ist der, dass die Sollbestände berechnet sind nach der für 1909 nach der Verkehrsstatistik berechneten Anzahl von Wagen, die vorhanden sein musste, um den regelmässigen ordentlichen Verkehr in diesem Zeitpunkt zu bewältigen. Es hatten aber die Verwaltungen ihren Wagenpark nicht ganz auf diese Höhe gebracht, weshalb er jetzt nachträglich „aufgefüllt" werden muss. Hiezu bestimmt Uebereinkommen § 2 (3), dass diese Ergänzung unbeschadet der fortlaufenden, dem Verkehrsbedürfnis entsprechenden Vermehrung binnen 3 Jahren, also bis 1. April 1912, geschehen sein muss. Diese Auffüllung beträgt für Baden 20,7 %, für Bayern 19,9 %, für Württemberg 17,7 %, für Preussen-Hessen 7,37% und für Sachsen 2,78 % des vorhandenen Güterwagenparks. Wenn die Auffüllung so beendet ist, dann ist der Sollbestand erreicht. Dieser beträgt nach Uebereinkommen § 2 (2) für den preussischen Staatsbahnwagenverband, also für die preussisch-hessischen Staatseisenbahnen, die Reichseisenbahnen, die mecklenburgischen und oldenburgischen Staatseisenbahnen zusammen: 385,283 Wagen, für die bayerischen Staatsbahnen einschliesslich der Pfälzer Staatseisenbahnen 42,391, sächsischen Staatseisenbahnen 30,865, württembergischen 10,097, badischen 17,485, zusammen 486,121 Wagen, also beinahe $^1/_2$ Million Wagen.

Zugleich aber ist schon mit dem Inkrafttreten des Verbandes am 1. April 1909 zu beachten die Bestimmung in dem Uebereinkommen § 12, wonach eine laufende Ver-

Anmerkung: [6]) Siehe hiezu Schlussniederschrift I (6).
[7]) Siehe hierüber Frankfurter Bemerkungen 1.

mehrung des Wagenparks stattzufinden hat. Diese laufende Vermehrung soll nach Uebereinkommen § 12 (1) so sein, dass der Wagenpark auch für den Bedarf zu Zeiten des starken Verkehrs ausreicht. Es werden in diesem Sinne sich die Verbandsbahnen über den Umfang der jährlichen Vermehrung verständigen. Die Zahl der jährlich zu beschaffenden Wagen wird dann nach Uebereinkommen § 12 (2) auf die Verbandsbahnen in dem Verhältnis umgelegt, das sich aus dem Sollbestand des Wagenparks der einzelnen Verbandsbahnen ergibt. Welche Wagengattungen anzuschaffen sind, wird noch besonderer Verständigung vorbehalten. Wichtig ist die Bestimmung in Uebereinkommen § 12 (3), wonach die Verständigung über die Wagenbeschaffung so zeitig zu treffen ist, dass die Verbandsbahnen rechtzeitig die Mittel in ihrem Etat vorsehen können. Nähere Erläuterung dieses § 12 findet sich in der Schlussniederschrift IX; hienach ist die Vermehrung entsprechend dem aus einer Reihe von Jahren gewonnenen Durchschnitt der Verkehrssteigerung vorzunehmen und soll — was besonders wichtig — auch zu Zeiten eines vorübergehenden Verkehrsrückganges nicht unterbleiben.[8])

Für Bayern sind diese Nachschaffungen sehr beträchtlich. Bayern muss bis 1. April 1912 den Wagenpark auf den Sollbestand bringen und noch die laufende Vermehrung bis 1. April 1912 bewerkstelligen. Das macht zusammen eine Anschaffung von 10,454 Wagen nötig. Da ein Wagen ungefähr auf 3500 ℳ kommt, sind dafür also Mittel im Betrage von ca. 36,75 Millionen Mark nötig.

§ 17.

Einteilung und Bezeichnung der Güterwagen.[1])

Der Güterwagenpark besteht aus verschiedenen Wagenformen. Es sind auch nicht alle Güterwagen, die in den Park der Staatsbahn und damit des Verbandes eingestellt

Anmerkung: [8]) Gesichtspunkte über die Unterverteilung der Wagennachschaffungen nach Wagengattung siehe § 17.

Anmerkung: [1]) Mit Ausnahme der Arbeitswagen: über deren Verteilung § 27.

sind, Eigentum der einzelnen Verbandsbahn; zudem laufen in dem Verbandsbezirke auch Wagen, die dem verbandsfremden Auslande gehören. So ergeben sich hinsichtlich der Klassifikation der Güterwagen Unterschiede. Der Verband regelt auch dieses Gebiet der Einteilung und Bezeichnung der Güterwagen einheitlich.

Verbandswagen nennt § 6 des GWV. alle einer Verbandsverwaltung gehörigen oder in ihren Park eingestellten, vollspurigen Wagen, im Gegensatz zu den Wagen von Schmalspurbahnen, die nicht vom Verband erfasst werden. Der Gegensatz ist fremde Wagen, wozu also alle übrigen Wagen gehören.[2]) Privatwagen sind dagegen die Wagen, die nicht einer Staatsbahn des In- und Auslandes gehören. Soweit solche Wagen in den Wagenpark der einzelnen Verbandsbahn singestellt sind, gelten sie als Verbandswagen, sonst als fremde Wagen.[3]) Etwas verwischt wird dieser Unterschied in einer Stelle in den Frankfurter Bemerkungen unter 2, wonach vereinbart wird, dass die im Eigentum einer Verbandsbahn stehenden Privatwagen den eigentlichen Privatwagen gleichzustellen sind. Das ist wohl dahin aufzufassen, dass es sich um Wagen, meist Spezialwagen[4]) einer Verbandsbahn handelt, die durch Mietvertrag oder sonstwie ganz für private Zwecke einer Privateisenbahn oder Unternehmung zur Verfügung gestellt und somit dem allgemeinen Verkehr entzogen sind.

Ferner ist zu unterscheiden nach Bauart, Bestimmung, Ladegewicht, Länge und besondere Eigenschaft der Wagen[5]). Hiernach bestimmt sich die Gattung des Wagens. Hier kommt wieder in Betracht, die Hauptgattung, also die grössere einfachere Einteilung und die Nebengattung, die Untereinteilung in den einzelnen Hauptgattungen. Da wird nun[6]) unterschieden zwischen 2- oder 3- und 4achsigen,

---

Anmerkung: [2]) § 6 (2) GWV.
[3]) Schlussniederschrift I (2).
[4]) Welche das sind, gleich unten.
[5]) GWV. § 6 (5).
[6]) Anlage 2 zu GWV.

bedeckten Güterwagen, Holzwagen und Holzwagenpaaren, Kalk- und Salzwagen, offenen Güterwagen mit Wänden von mehr oder weniger als 0,40 Meter Höhe oder ohne Wände, mit 2—3 oder 4 Achsen, bedeckten Viehwagen, offenen, hochwandigen Wagen und Arbeitswagen. Das sind die Hauptgattungen. Die Nebengattungen sind zahlreicher; davon seien nur einige aufgezählt; z. B.: bedeckte Wagen mit Ständen für Luxuspferde, Wagen für Gänsebeförderung, Gatterwagen, besonders starke Wagen usw.

Die Anlage 3 verzeichnet nun gewisse Unterarten der Nebengattungen, die für bestimmte Güter besonders gebaut oder mit besonderer Einrichtung versehen sind, als Spezialwagen. Wenn diese nach bestimmten Stationen zur Beladung stets wieder zurückkehren sollen, ausserdem noch als Stationswagen.[7]) Als solche Spezialwagen seien beispielsweise genannt: Offene, zweiachsige Kohlenwagen mit 20 Tonnen Ladegewicht, Trichterwagen, grossräumige, bedeckte Wagen, alle Arbeitswagen. Mit solchen Arbeitswagen, auch Bahndienstwagen bezeichnet, sind gemeint die Wagen, die für den eigentlichen Bahnbau, Herschaffung der Naturalien usw., der Arbeit der Staatsbahn für sich selbst also, dienen. Zu den Stationswagen gehören beispielsweise nach Anlage 3_{13} auch die Privatgüterwagen aller Art, die in den Wagenpark einer Verbandsverwaltung eingestellt sind und dann besonders eingerichtete Güterwagen, vornehmlich geeignet zur Beförderung in schnellfahrenden Zügen als Schutz- und Postbeiwagen, dann auch besonders stark gebaute Wagen. § 6 (7) GWV. regelt die Voraussetzungen der Bezeichnung eines Wagens als Stationswagen in dem Falle, in dem ein Ermessen hinsichtlich dieser Bezeichnung nach Anlage 3 möglich ist, nämlich bei besonders eingerichteten, offenen und bedeckten Wagen. Hier hat zunächst die Heimatbahn die Entscheidung darüber, ob der Wagen als Stationswagen zu erachten sei; die Heimatbahn hat diese Entscheidung der geschäftsführenden Verwaltung mitzuteilen unter Angabe der Gründe; bei Widerspruch entscheidet der Verband.

Anmerkung: [7]) § 6 (6) GWV.

Wichtig, weil die Stationswagen grossen Beschränkungen in der Freizügigkeit unterworfen sind, also dem Verbandszwecke der Freizügigkeit nicht ganz unterliegen. Schlussniederschrift I (5) zählt zu den Arbeitswagen auch Hilfswagen, Rettungswagen, Gastransportwagen usw. In § 13 (1) GWV. ist dann noch bestimmt, dass als lange, offene Wagen anzusehen sind die Schienenwagen, als grossräumige, offene Wagen die Rungenwagen und die Gatterwagen.

Diese Einteilung der Wagen ist auch äusserlich und zwar einheitlich kenntlich zu machen. Dies bestimmt § 6 GWV. Zunächst sind hienach alle Verbandswagen mit dem Eigentumsvermerk der Verwaltung zu versehen, der sie gehören, oder in deren Park sie eingestellt sind. Das ist ganz praktisch, wenn auch der Eigentumsvermerk nicht streng als solcher aufzufassen ist, da ja ein in den Park eingestellter Wagen auch der Verwaltung nicht gehören kann. Es sind dann in § 6 (4) l. c. Abkürzungen der Eigentumsmerkmale für die Aufschreibung und Nachweisung der Wagen aber nur festgesetzt, z. B. Al. für Altona, Bln. für Berlin, Bay. für Bayern, Pfalz für Bayern-Pfalz. Ferner ist nach § 6 (5) l. c. der Verbandswagen nach seiner Haupt- und Nebengattung zu bezeichnen, beispielsweise[8]) G für 2- oder 3achsige, bedeckte Güterwagen, H. für Holzwagen, O für offene Güterwagen mit Wänden von mehr als 0,40 m Höhe, S für offene Güterwagen mit weniger hohen Wänden, X für Arbeitswagen; das sind die Hauptgattungszeichen. Nebengattungszeichen bestehen in kleinen, lateinischen Buchstaben, die neben die Hauptgattungszeichen gesetzt werden; z. B. l: mindestens 8 m Länge der Ladefläche, m für 2- und 3achsige Wagen mit mindestens 15 Tonnen, aber weniger als 20 Tonnen Ladegewicht; es heisst also z. B. Om: offener Güterwagen mit Wänden von mehr als 0,40 m Höhe mit mindestens 15, aber weniger als 20 Tonnen Ladegewicht. Dies nur beispielsweise. Die Spezialwagen sind ausserdem noch nach § 6 (6) l. c. mit der Bezeichnung Spezialwagen

---

Anmerkung: [8]) Anlage 2 zu GWV.

und, wenn sie Stationswagen sind, mit dem Namen der Heimatstation zu versehen.

Bezüglich der künftigen Bauart von Wagen bestimmt Schlussniederschrift IX (2), dass Wagen für besondere Einrichtungen, die den Zwecken einer Verbandsbahn nur dienen, von dieser beschafft werden; dagegen werden hienach alle Wagengattungen mit Ausnahme der gewöhnlichen, offenen und bedeckten Wagen in dem Verhältnis umgelegt, in dem sie auf den Verbandsbahnen im Durchschnitte der jeweils letzten 3 Jahre gestellt worden sind. Nach Abzug der so ermittelten Wagenmengen sind gewöhnliche offene und bedeckte Wagen zu beschaffen und zwar bis auf Weiteres dem Sollbestand entsprechend. Es wird auch besonders bei den Nachschaffungen auf das Ladegewicht Rücksicht genommen und eine allmähliche Verstärkung der Wagen auf 15 Tonnen Tragfähigkeit vorgenommen.

§ 18.

Freie Verwendung der Wagen und Ausnahmen hievon.

Der Zweck des Verbandes war, die lästigen Schranken in der Verwendung der Güterwagen durch die Verwaltungen zu beseitigen. Deshalb ist die Festsetzung der freien Verwendung der Güterwagen der Hauptteil der Verbandsbestimmungen, wenn er auch wegen seiner einfachen, grosszügigen Klarheit nicht der umfangreichste Teil ist. Diese Bestimmung ist gleich vorangesetzt. So sagt Uebereinkommen § 1: „. . . treten zu einem Verband zusammen, um durch freie Verwendung der Güterwagen den Verkehr zu fördern", und in § 3, der ausschliesslich der Benützung der Güterwagen gewidmet ist, in (1): „Jede Verbandsbahn benützt die Güterwagen der anderen Verbandsbahnen wie ihre eigenen nach Massgabe der vereinbarten Güterwagenvorschriften." Diesen Grundsatz erwähnen die so angezogenen GWV. in § 1 (1) und wiederholen ihn in § 7 mit dem Wortlaute des Uebereinkommens. Das ist also die

grosse, neue Errungenschaft des Verbandes, dass es in Bezug auf Verwendbarkeit nur mehr deutsche Wagen, Verbandswagen gibt, keine bayrischen, preussischen, sächsischen usw. Keine Ausnahme von diesem Grundsatz der Freizügigkeit[2]) sind die in § 8 GWV. bestimmten Grundsätze über die Auswahl der zu verwendenden Wagen. Denn hier ist gesagt, dass hiebei die Fahrdienstvorschriften und die Streckenbauart, die Schnelligkeit der Züge und Zollinteressen zu wahren sind. Das sind selbstverständliche Rücksichten, die jederzeit zu nehmen sind, die aus Sicherheitsgründen usw. nötig sind.

Wohl aber bestehen gewisse, allerdings möglichst eingeschränkte, Ausnahmen von dem Grundsatz der Freizügigkeit und zwar zunächst bezüglich der Spezialwagen[3]). Diese vermitteln hauptsächlich den Transport der Heimatbahn. Um diesen Zweck erfüllen zu können, dürfen sie nur nach oder in der Richtung der Heimatbahn und zwar Stationswagen nur nach oder in der Richtung der Heimatstation, oder auch, wenn eine Strecke der Heimatbahn berührt wird, über die Heimatbahn hinaus beladen werden. Es ist für Spezialwagen auch noch eine bestimmte Analogie des Wagenübereinkommens festgesetzt[4]). Auf diese Weise wird es noch manche Leerläufe geben, die aber einmal durch die Einschränkung der Spezialwageneigenschaft verringert werden und anderseits eben im Interesse des Spezialwagenverkehrs wirtschaftlich erlaubt und angezeigt sind. Um möglichst Leerläufe zu vermeiden, sind auch Teilladungen auf dem Rückwege erlaubt. § 9 (5) GWV. Die Arbeitswagen werden nach §§ 1 (1), 2 GWV. nur innerhalb der Bezirke der preussisch-hessischen und der bayerischen Bahnen gemeinschaftlich benützt[5]). Da der stark angewachsene Personen-

---

Anmerkung: [1]) „Bilden für gemeinschaftliche Benützung der ... Güterwagen aller Art einen Verband."

[2]) Siehe GWV. § 7.

[3]) GWV. § 9.

[4]) § 9 (1) Satz 2 G.W.V.

[5]) Im übrigen vergleiche bezüglich der Arbeitswagenbenützung noch § 27.

verkehr für gewisse, besonders verkehrsstarke Zeiten eine Vermehrung der Personenwagen dringend erheischte, hat man gewisse, hiezu geeignete Güterwagen mit Bänken versehen und so dem Personenverkehr der untersten Klasse gewidmet. Um nun diese Güterwagen nicht länger als nötig dem Güterverkehr zu unterziehen, bestimmt § 10 GWV., dass die Güterwagen sofort nach Gebrauch wieder für den Güterverkehr zu richten und bereitzustellen sind, dass aber Wagen, die dauernd so verwendet werden, überhaupt nicht mehr als Güterwagen während dieser Zeit geführt werden[6]). Besonders wichtig sind dann auch die Bestimmungen in § 11 l. c. über die Benützung von grossräumigen, bedeckten Wagen. Diese sollen nur nach einheitlichen Grundsätzen benützt werden. Deshalb ist in Anlage 6 zu GWV. bestimmt, für welche Güter und unter welchen Bedingungen[7]) diese Wagen zu stellen sind. Es sind nämlich mit der Benützung dieser Wagen, wenn ihr Ladegewicht oder doch ein Mindestgewicht von 10.000 kg. ausgenützt wird, besondere Frachtvorteile verbunden[8]). Dagegen wäre dieser Vorteil bei einer Anzahl sperriger Güter[9]), bei Zuweisung kleinerer Wagen nicht möglich. Damit nun nicht die Versender einzelner Verbandsbahnen diesen Vorteil bekommen, andere nicht, musste einheitlich bestimmt werden. Das ist auch der Grund, weshalb vielleicht der eine oder andere durch die Nichtmehrgestellung von solchen Wagen im Interesse aller etwas geschädigt wird. Es ist dann auch[10]) wegen dieser Wichtigkeit bestimmt, dass die Verwendung dieser grossräumigen, be-

Anmerkung: [6]) Selbstverständlich ist auch bestimmt in § 10 (1) l. c., dass solche Wagen während der Verwendung als Güterwagen nie mit Vieh oder übelriechenden Gütern beladen werden dürfen.

[7]) Z. B. für Nähmaschinen, nur wenn die angemeldete Menge in einem kleineren Wagen nicht verladen werden kann.

[8]) Löhr a. a. O.;

[9]) Das sind Güter, die viel Raum einnehmen, ohne auch dementsprechend das Gewicht des Wagens auszunützen.

[10]) § 11 (4) GWV.

deckten Wagen nachzuprüfen ist. Ferner ist angeordnet, dass solche Wagen, wenn nicht Güter der in der Anlage bezeichneten Art da sind, als Stückgutwagen verwendet werden müssen, weil dadurch bessere Ausnützung möglich ist. In den Frankfurter Bemerkungen unter 3 finden sich wegen der Bedeutnng dieser Wagen besondere Leitsätze: Einheitliche Benützung, Ausnahmetarife zur Milderung der Härten der Uebergangszeit.

Ferner sind noch besondere Vorschriften da über die Benützung von Wagen zur Verladung von Tieren,[11]) zu Nahrungsmitteln,[12]) zu Getreide, Hülsenfrüchten u. s. w.[13]) und zu Stalldünger[14]). Ueber die Benützung fremder Wagen vergleiche Kapitel VIII.

Endlich ist noch bestimmt,[15]) dass lange, offene Wagen nur für besonders schwere Güter, grossräumige, offene Wagen nur für Güter einer Liste z. B. leere Fässer, wenn sie nicht auf einen kleinen Wagen verladen werden können, gestellt werden dürfen. Auch hier ist Nachprüfung angeordnet. In § 14 l. c. ist eingehend die Verwendung der Holzwagen und die Art der Verwendung zu Holzwagenpaaren geregelt. Das ist besonders wichtig, weil die Zugsicherheit davon abhängt, dass das Holzwagenpaar richtig ausgewählt, verbunden und beladen ist. Kokswagen sind hauptsächlich nur hiefür und für kleine Güter zu verwenden[16]). Die Benützung von Wagen zu grösseren Holzverladungen bespricht § 16 l. c. unter Festlegung des Begriffes kürzeres und längeres Grubenholz.

Zu erwähnen ist noch, dass im Verband nach § 1 (4) GWV.[17]) die Lademittel nicht gemeinschaftlich benützt werden.

Anmerkung: [11]) § 12 l. c.: Hier besonders auch auf ausreichende Lüftung gesehen.

[12]) § 17 l. c. Wagen muss sauber, trocken und geruchfrei sein.

[13]) § 18 l. c. Wie zu Anm. 12.

[14]) § 19 GWV.

[15]) § 13 l. c.

[16]) § 15 l. c.

[17]) Und zwar nach Schlussniederschrift II: „Nur für Leerläufe."

§ 19.

Bestellung von Wagen.

Nachdem so der Wagenpark für den allgemeinen Bedarf bereitgestellt und eingestellt ist, ist für die Deckung des Einzelbedarfs eines Unternehmers an Güterwagen zu sorgen. Dies geschieht zunächst durch Anforderung der Wagen durch den Verlader. Diese Anforderung, Bestellung genannt, dürfte als rechtsverbindliche Einladung zu einem Vertragsangebot rechtlich aufzufassen sein, nicht etwa schon als Vertragsangebot. Denn das Vertragsangebot wird seitens der Eisenbahn durch die Lieferung der Wagen zum Verladen gelegt und durch das Beladen der Wagen wird dieses Angebot angenommen und damit der Frachtvertrag abgeschlossen.

Von der Art dieser Bestellung handeln die GWV. in §§ 21 bis 28. Zugleich gelten daneben auch noch allgemeine Abfertigungsvorschriften (Kundmachung 1 des deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes) in ihrem Teil II, der von Abfertigung von Eil- und Frachtgütern handelt und zwar in § 3.

Die Form der Bestellung ist mündlich oder schriftlich. Es ist bei der Versandstation oder, wenn eine besondere Güterabfertigungsstelle dort besteht, bei dieser zu bestellen [1]). Für die Bestellung enthalten die allgemeinen Abfertigungsvorschriften ein Formblatt, das in Form einer Postkarte alle bei der Bestellung nötigen Angaben vorsieht. Die Wagen sind für einen bestimmten Tag zu bestellen. Anträge auf Bestellung von Wagen zu einer bestimmten Stunde oder Tageszeit sind nicht anzunehmen; [2]) § 22 GWV. macht davon die Ausnahme, dass Wagenbestellungen für Leichen, Tiere, Fahrzeuge und Eilgut auch zu bestimmten Stunden oder Tageszeiten anzunehmen sind, aber ohne Gewähr für rechtzeitige Ausführung und, dass die Inhaber von Anschlussgleisen und Lagerplätzen die Wagen in der Regel

---

Anmerkung: [1]) EVO. § 63 (5) Ausführungsbestimmungen allgemeine hiezu: III (1).

[2]) AAV. II § 3 Ziff. 1.

getrennt für Vormittag und Nachmittag, eventuell bei Nachtschicht auch für die Nacht, bestellen sollen. Die Bestellung hat nach EVO. § 63 (5) und AB. dazu III zu enthalten: die Angabe des Gutes, des ungefähren Gewichtes, der Bestimmungsstation, der Zahl der Wagen, ob bedeckte oder offene, und die gewünschte Länge der Wagen. Zur Erleichterung genügt bei grösseren Bestellungen einfach die Angabe der fremden Bahnen, nach denen die Sendung bestimmt ist, z. B. 3 Belgien.[3]) Besondere Genauigkeit wird verlangt bei der Bestellung von grossräumigen, bedeckten, langen und grossräumigen, offenen Wagen wegen der Beschränkungen in der Verwendung derselben.[4])

Sofort nach Eingang der mündlichen oder schriftlichen Bestellung ist diese in das Wagenbestellbuch einzutragen, nachdem noch vorher bei schriftlichen Bestellungen Tag und Stunde des Eingangs auf dem Schreiben vermerkt sind. Die Einträge in das Wagenbestellbuch geschehen nach der Reihenfolge des Eingangs. Hier ist wieder durch die Güterwagenvorschriften § 21 (7) eine kleine Vereinfachung bei Eintragung von Bestellungen durch Anschlussgleisinhaber angeordnet.

Auch Wagen für Stückgut, Tiere, bahnseitig zu verladende Wagenladungsgüter und Wagen zu besonderen Zwecken, als Schutzwagen usw., sind in das Wagenbestellbuch einzutragen,[5]) obwohl eine eigentliche Bestellung seitens eines Privaten hiefür nicht vorliegt; es muss aber das Bestellbuch den ganzen Bedarf enthalten. Vor der täglichen Hauptmeldung[6]) ist dann das Bestellbuch durch einen Strich abzuschliessen; was hienach noch eingeht ist Nachbestellung, wird auch noch unter dem Strich eingetragen und wird je nach Dringlichkeit, z. B. bei Leichen, Eilgut, noch für diesen oder den nächsten Tag erst angenommen. Wegen der Wichtigkeit des Unterschieds zwischen Be-

---

Anmerkung: [3]) GWV. § 21 (2).
[4]) Vgl. § 18.
[5]) GWV. § 21 (8).
[6]) Hierüber siehe § 20.

stellung und Nachbestellung ist der Zeitpunkt des täglichen Abschlusses den Verkehrstreibenden durch Schalteranschlag bekannt zu geben. Nicht erledigte Bestellungen, weil nicht genügend Wagen vorhanden waren, sind für den nächsten Tag natürlich neu vorzutragen. Einige Sondervorschriften für Bestellung von Wagen durch Anschlussgleis- und Lagerplatzinhaber, durch häufig verladende Versender, für Bestellung offener Wagen mit Decken, von Wagen besonders starker Bauart, wobei also die Beladung besondere Schwierigkeiten machen wird, und von Wagen, deren Eigengewicht festgestellt werden soll, sind in den GWV. §§ 23—26 enthalten. Um den Verkehr nicht übermässig zu belasten, ist in der Regel für bestellte Wagen keinerlei Sicherheit zu leisten,[7]) ausgenommen, wenn sich schon einmal bei diesem Versender Schwierigkeiten wegen Bezahlung eines verfallenen Wagenstandgeldes ergeben haben.

Wichtig ist aber noch die Bestimmung in § 17 GWV., dass besonders darauf zu achten sei, dass bei Wagenmangel nicht einzelne Verlader mehr Wagen bestellen, als sie bedürfen, um dann durch den gelieferten Teil der besellten Wagenzahl den ganzen Bedarf zu decken. Das ist eine leider häufig vorgekommene, grobe Benachteiligung der andern Versender zu eigenem Nutzen.

Sonderbestimmungen für Bestellung bei Massensendungen sind dann noch enthalten in §§ 21 (4) und 30 (7) im Interesse einer raschen und sicheren Erledigung dieser Bestellungen.

§ 20.

Meldung des Wagenbedarfs und Wagenbestandes.

Die Erledigung der so gemachten Bestellungen geschieht durch Meldung des Wagenbedarfs seitens der äusseren Dienststellen und durch Verteilung und Ueberweisung von leeren Wagen an den Besteller. Um aber das Bedarfsmeldeverfahren schildern zu können, ist es nötig,

---

Anmerkung: [7]) GWV. § 28, AAV. II § 3 19.

einen kurzen Blick[1]) auf die Organisation des Verbandes zu werfen. Das ganze deutsche Reich ist Verbandsgebiet. Innerhalb desselben bestehen das Hauptwagenamt, Gruppenausgleichstellen, Wagenbureaus und Unterverteilungsstellen. Das ist die Abstufung nach unten mit immer kleiner werdenden Bezirken. Die Unterverteilungsstellen besorgen nun den Wagenausgleich und die Wagenüberweisung für die einzelnen Stationen, für Bezirke mehrerer Unterverteilungsstellen besorgen das die Wagenbureaus, für deren Bezirke die Gruppenausgleichstellen und innerhalb deren Bezirke das Hauptwagenamt. Täglich sind nun zwischen diesen Behörden und zwar von unten nach oben und antwortend von oben nach unten die Meldungen über Bedarf und Bestand an Wagen auszutauschen.

So ist also täglich zur genau bestimmten Stunde von jeder Station an die nächst höhere Wagenverteilungsbehörde Bedarf und Bestand zu melden und zwar der ganze Bedarf und der ganze Bestand, es ist also das Bruttomeldeverfahren eingeführt, das allein ganz sicheren Ueberblick gewährt, nicht eine Nettomeldung, etwa: Bestand nach Abzug des Bedarfs. Die Meldung und Antwort geschieht in der Regel[2]) telegraphisch, wobei noch besondere Abkürzungen zur Vereinfachung für die Telegramme vorgeschrieben sind.[3]) Für die Telegramme in Wagenangelegenheiten sind besondere Telegrammbücher nach Formblatt zu führen.[4]) Einzutragen sind hierin besonders die Bestand- und Bedarfmeldungen und die daraufhin ergangenen Verfügungen. Ausserdem ist noch ein Wagenmerkbuch zur Aufnahme wichtiger, allgemeiner Verfügungen in Wagensachen zu führen.[5])

Zunächst ist also täglich der Bedarf an Wagen zu melden.[6]) Hiezu ist der Bedarf kurz vor Abgabe der täg-

---

Anmerkung: [1]) Nähere Erörterung siehe Kapitel VII.
[2]) Ausnahme siehe § 29 GWV. mit 25 bayerische Ausführungsbestimmungen z. B.
[3]) GWV. § 29.
[4]) GWV. § 38, BA.-Best. 43.
[5]) § 38 (6) GWV. mit BA. 45.
[6]) Hierüber und zum folgenden § 30 GWV.

lichen Hauptmeldung nach den Einträgen im Wagenbestellbuch für den nächsten Arbeitstag festzustellen. Für spätere Tage ist schon früher zu melden nur bei besonderen Gründen, z. B. bei grossem Bedarf für Märkte. Besonders deutliche Bestimmungen finden sich wieder für Meldung von Leichen, Eilgut, Frachtstückgutwagen, Tierwagen, Wagen für Nahrungsmittel, für Massensendungen usw. in § 30 (4—10) GWV.

Neben dem Bedarf, der ja einfach festzustellen ist, ist der Bestand zu melden.[7]) Auch hier wieder Feststellung kurz vor Abgabe der täglichen Hauptmeldung und zwar Feststellung auf allen Bahnhofteilen zum gleichen Zeitpunkt in einem Bestandsaufnahmebuch bei den grösseren Stationen, sonst in einem Vermerkbuch. Als Bestand sind nun zu melden: Die vorhandenen und verfügbaren für den nächsten Tag leeren Wagen, eingegangene und bis zur nächsten Hauptmeldung eingehende Wagen, die rechtzeitig entladen sein werden, eingehende leere Wagen nach bestimmter Eingangsmeldung oder deren Eingang erfahrungsgemäss zu erwarten ist, Wagen, die von der Desinfektion oder Werkstätte[8]) wieder zurückkommen, am Tage vorher nicht abgesendete Wagen, dann endlich eingehende und wieder verwendbare Eil- und Frachtstückgutwagen, Tiersammelwagen, Brems- und Schutzwagen. All dies ist zu melden. Auch eigene Stationswagen sind zu melden. Bezüglich der Spezialwagen und fremden Wagen zu vergleichen § 31 (4) a, b GWV. Dagegen sind als Bestand nicht zu melden: die allgemein ablaufenden, leeren Wagen, die zur Beladung gestellten und abgangfertigen Wagen, leere Wagen, die nach anderen Stationen verfügt sind, Privatwagen, Wagen, die zur Desinfektion oder Reparatur müssen, und Wagen, die zu bestimmten Zwecken nur zeitweise zugeteilt sind. Nun ist aber der unsichere Punkt in der Bestandsaufnahme die Abschätzung des voraussichtlichen Wageneingangs.[9])

Anmerkung: [7]) Hierüber § 31.

[8]) Die Werkstätten müssen natürlich melden, wie viele Wagen wieder repariert sind, § 33 GWV.

[9]) Hierüber § 32.

Hiebei muss besonders vorsichtig verfahren werden. Durch statistische Aufschreibungen ist die Abschätzung erleichtert.

Nachdem so Bedarf und Bestand festgestellt sind, geht die Meldung vor sich.[10]) Täglich, z. B. in Bayern, von 12^{00}—12^{15} Uhr Mittag haben die Stationen des rechtsrheinischen Netzes an die Unterverteilungsstellen zu melden. Diese stellen zusammen und geben täglich von 12^{15}—^{45} Uhr die Meldung ihrerseits an die Bureaus. Diese stellen wieder schleunigst zusammen und melden bis 1^{15} Uhr an die Gruppenausgleichstelle. Diese stellt wieder zusammen und meldet bis spätestens 2 Uhr Nachmittag an das Hauptwagenamt Berlin. Man darf sagen, mit diesen Bestimmungen ist eine grossartig organisierte Zusammenfassung und Uebersicht des grossen Verbandsgebietes erreicht. Damit aber alles dies mit der nötigen Sorgfalt, Genauigkeit und Schnelligkeit vor sich gehen kann, sind eingehende Bestimmungen erlassen, ist genaue Beachtung derselben und schnellstes Zusammenarbeiten nötig. Das ist die Hauptmeldung.[11]) Daneben ist in einer Nebenmeldung Vormittag 9 Uhr die Ausfallmeldung[12]) und Werktags während der Dienststunden, Sonntags zwischen 9 und 12 Uhr dringender, nachträglicher Bedarf zu melden. Zur besonderen Beschleunigung der Meldungen ist bestimmt, dass jede überflüssige Nebenangabe zu unterbleiben hat; zur Kontrolle sind die Eingangszeiten aufzuschreiben.

Für das Hauptwagenamt sind endlich noch in § 36 (4) GWV. besondere Meldungen über Bedarf und Bestand der Wagenämter in den Kohlenbezirken an Kohlenwagen vorgesehen.

Anmerkung: [10]) Hierüber GWV. §§ 34—36 mit A.-Best. dazu.

[11]) Nebenbestimmungen für die Hauptmeldung, über Einfluss von Festtagen, Meldung bei keinem Bedarf und keinem Bestand, Fehlmeldungen bei Bedarfüberschuss am laufenden Tage usw. in § 34 (3—8).

[12]) Hierüber siehe § 60 GWV.

§ 21.

Verteilung und Ueberweisung der Wagen.[1])

Wenn so von allen Seiten durch das Drahtnetz die Wagenmeldungen eingelaufen und sich zuletzt beim Hauptwagenamt in Berlin zu einer Schlussübersicht über Bestand und Bedarf im deutschen Reich kristallisiert haben, so wird derselbe Apparat von oben nach unten tätig, um Bestand und Bedarf innerhalb des ganzen Reichs täglich nach Möglichkeit auszugleichen.[2]) Hiebei ist natürlich mit grösster Genauigkeit zu verfahren. Zunächst darf keine Station ohne Anweisung der nächst oberen Behörde einen Wagen zu irgend einer Fahrt bestimmen, ganz besondere, gleich zu erwähnende Ausnahmen vorbehalten. Ausserdem darf keine der Mittelbehörden eine Verfügung an ihre Unterbehörden geben, bevor nicht die Verfügung der vorgesetzten Behörde eingetroffen ist. Denn es wird häufig sein, dass zwar an vielen Orten ein Wagenmangel herrscht, aber an manchen Orten weniger empfindlich wie an anderen. Zwischen diesen Orten muss ein Ausgleich stattfinden, damit alle Unternehmer gleiche Transportschancen haben. Da ist also unter Umständen nötig, dass trotz eigenen Wagenmangels eine Station noch Wagen abgibt. Das Hauptwagenamt[3]) also bewirkt täglich bis spätestens $3^1/_4$ Uhr Nachmittag eine etwa notwendige Ausgleichung zwischen den einzelnen Gruppen; zwischen $3^1/_4$ Uhr und $3^3/_4$ Uhr nimmt Ausgleich in ihrer Gruppe die Gruppenausgleichstelle vor; die einzelnen Wagenbureaus erledigen dann sofort die Verteilungsverfügungen der Gruppenausgleichstelle und vollenden den Ausgleich innerhalb des eigenen Bezirks und ebenso die Unterverteilungsstellen für ihren Bezirk. Innerhalb von cirka 4 Stunden also ist der ganze, grosse Apparat in doppelter Richtung von unten nach oben und von oben

Anmerkung: [1]) Hiezu vor allem GWV. §§ 39—51.
[2]) Uebereinkommen § 4.
[3]) Wegen der Eigenart der direkten Verfügung ist hervorzuheben Frankfurter Bemerkungen 4: hienach verfügt das Hauptwagenamt notwendige Verschiebungen durch allgemeinen Ablauf offener oder anderer Wagen ohne Vermittlung der Gruppe.

nach unten tätig. Sofort nach der so vorgenommenen Verteilungsverfügung wird die Verteilung tatsächlich ausgeführt, indem die Wagen mit den nächsten Zügen an die verfügte Bestimmungsstation abgeschickt werden, der sie im Laufe desselben Tages oder der Nacht zurollen. Von dem Abgehen der Wagen werden die empfangenden Wagenbureaus, Unterverteilungsstellen und Stationen telegraphisch und zwar die Stationen durch die Wagenbureaus in der sogenannten Vormeldung benachrichtigt. Alles dies muss mit grösster Schnelligkeit und Genauigkeit geschehen. Deshalb ist bestimmt [4]), dass, wenn Verteilungsverfügungen bei den Mittelbehörden, — gilt nicht aber entsprechend für alle Stationen, — nicht zur festgesetzten Zeit eingehen, diese Mittelbehörden von selbst den weiteren Ausgleich innerhalb ihres Bezirks vorzunehmen haben. Bis zum Empfang der Verteilungsverfügung ist von jeder Verteilungsstelle die Verteilung vorzubereiten. In der Station selbst ist zunächst die etwa verfügte Abgabe von Wagen an andere Stationen zu bewerkstelligen, dann der eigene Bedarf aus den verbleibenden oder den noch eingehenden Wagen zu decken. Die Abgabe muss mit dem nächsten Zuge erfolgen, der am frühesten am Ziele eintrifft. Später als 3 Uhr Nachmittag des folgenden Tages dürfen Wagen nicht mehr abgeschickt werden, es ist dann die Verfügung des neuen Tages nur mehr massgebend.

Aus den so der Station für den eigenen Bedarf durch Verfügung der Oberbehörde bereitgestellten Wagen sind die Wagen an die Wagenbesteller zu überweisen [5]), jedoch, wenn nicht alle Besteller befriedigt werden können, bei gleichzeitiger Bestellung nach Verhältnis des Bestandes und der Bestellungen. § 3 A. A. V. II. § 11. ff.

Nie darf natürlich eine feste Zusage der Bestellung von Wagen erfolgen.

Es sind nur ganz wenige Ausnahmen vorgesehen, wonach eine Verteilungsstelle ohne Eintreffen der übergeordneten Verfügung anordnen darf: a) Wenn zu den fest-

Anmerkung: [4]) GWV. § 39 (7).
[5]) Und zwar nach AAV. II, § 3 Z. 10 in der Reihenfolge der Bestellungen.

gesetzten Zeiten die übergeordnete Verfügung nicht eingeht § 39 (7) G. W. V., b) Bei schwer zu versehenden Strecken, wenn eine Durchkreuzung der Verfügung nicht anzunehmen ist § 39 (8) G, W. V. [6]).

Es sind dann noch in § 40 (10) G. W. V. ausführliche Bestimmungen über die Abgabe von Wagen zu Tiersendungen enthalten; Grund dieser Bestimmungen [7]) ist, dass, wenn Versender geringere Ladefläche bestellt hat, als er zugewiesen bekommt, die Fracht für ihn sich verteuern würde.

Besonders wichtig sind wiederum die Bestimmungen in §§ 45 und 46 G. W. V., wonach leere Wagen mit Zetteln mit Angabe der Bestimmungsstation u. s. w. zu bekleben [8]) sind, wobei aber Bayern in A. B. 49 für den inneren Verkehr den einfacheren Begleitschein gewählt hat. Einschneidende Bedeutung hat der Wegfall der Uebergangsbezettelung im Verbandsgebiet. Das ist eine grosse Vereinfachung und Ersparnis. Uebergangsbezettelung bleibt nur mehr für fremde Wagen.

Von allgemeinem Interesse ist noch § 50 G. W. V. über die allgemeinen Läufe. Doch wird diese Einrichtung besser in § 25 besprochen. Selbstverständlich ist, dass die Bezettelung vor Wiederverwendung, um Irrungen zu verhüten, zu entfernen ist [9]), dass die Wagen nach der Entladung sorgfältig zu reinigen sind [10]). Endlich ist noch für Zeiten eines etwaigen Wagenüberflusses in § 51 l. c. Vorsorge getroffen, dass das Hauptwagenamt die dann nötige, längere Aufstellung der Wagen gleichmässig verteilt, damit nicht eine Verwaltung mit mehr Wagen belastet wird, wie eine andere.

Anmerkung: [6]) Löhr führt in Eisenbahnkunde 1909, Heft 4, noch eine weitere Ausnahme an: Wenn ein Zuwarten für den Wagenumschlag nachteilig wäre, mit Rücksicht auf die Zwangslage, wie etwa bei Uebergangsstationen ein solcher Fall eintreten könnte. Hiebei sei aber Verfügung nur mit Genehmigung der vorgesetzten Stelle möglich.

[7]) Siehe hierüber auch Löhr in Eisenbahnkunde 1909, Heft 4.

[8]) Natürlich nur soweit, als nicht schon aus Wagenaufschrift, wie bei stationierten Spezialwagen, oder aus dem ganzen Zuglauf, wie bei Sonderzügen, sich der Lauf der Wagen ergibt.

[9]) GWV. § 48.

[10]) § 49 l. c.

§ 22.

Ladefristen und Wagenstandgeld.

Wenn so die Wagen dem Besteller zur Verfügung gestellt sind, muss im Interesse des raschen Wagenumschlages möglichst auf schnelle Beladung und Versendung und ebenso andererseits auf schnelle Entladung gedrungen werden. Diesem Zwecke dienen die Bestimmungen über Ladefristen und Wagenstandgeld. Da dieser Zweck nur mit dem Zwecke des Staatsbahnwagenverbandes einer Förderung des Güterwagenverkehrs, Hand in Hand geht, möchte ich diese Bestimmungen doch auch hier kurz streifen, obwohl sie nicht eigentlich hieher gehören. Es wird dadurch dann auch das Bild über die Bestellung und Verwendung des Güterwagens vervollständigt.

Die Frist für Beladung leerer Wagen beginnt mit dem Zeitpunkt der Bereitstellung, wenn aber diese vor den Dienststunden erfolgt ist, mit den Dienststunden [1]). Die Dauer der Beladefrist ergibt für Bayern Gütertarif Teil II zu § 63 E. V. O. Sie währt, wenn die Bereitstellung Vormittags erfolgt, bis abends 6 Uhr des gleichen Tages, wenn Nachmittags erfolgt, bis Mittag 12 Uhr des nächstfolgenden Werktages. Das ist die Regel. Die Abnahme- bezw. Entladungs-Frist ist allgemein bestimmt in E. V. O. § 80 mit A. B. in Gütertarif Teil II für Bayern z. B. für Stückgüter in der Regel 1 Stunde, für Wagenladungsgüter, die der Empfänger selbst auszuladen hat, 12—18 Stunden nach der Entfernung des Unternehmers von der Eisenbahn. Besonders wichtig ist, dass bei dringendem Bedürfnis die Fristen verkürzt werden können [2]) [3]).

Wenn das Gut innerhalb der festgesetzten Frist nicht geladen oder ausgeladen ist, so ist Wagenstandgeld zu entrichten [4]), das auch wieder bei Bedürfnis, bei Wagenmangel,

Anmerkung: [1]) GWV. § 66 (2).
[2]) GWV. § 66 (3), EVO. § 80 (8).
[3]) Besondere Bestimmungen für Fristen bei Leichen und bei Tieren: EVO. §§ 46, 50.
[4]) EVO. §§ 63, 80.

erhöht werden kann [5]). Die Höhe des Wagenstandgeldes für Privatwagen enthält Kundmachung 8 des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes. In den G. W. V. des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes ist nur die formelle Regelung enthalten [6]), dass der Wagendienstaufsichtsbeamte in dem Wagenkontrollbuch zu vermerken hat, dass Wagenstandgeld angefallen ist, und, dass die Güterabfertigung die Standgelder einzuziehen hat.

§ 23.

Ausübung und Ueberwachung des Wagendienstes.

Dass die so grosse, vielverzweigte Maschinerie des Staatsbahnwagenverbandes eine besonders sorgfältige, genaue Handhabung und Ueberwachung erfordert, ist klar. Deshalb sind auch darüber in den G. W. V. des Verbandes reichhaltige Bestimmungen in §§ 52—63 enthalten.

Zunächst über die Ausübung des Wagendienstes. Diese obliegt hauptsächlich der Güterabfertigung und der Station. So hat die Güterabfertigung die Wagenbestellungen anzunehmen, das Wagenbestellungsbuch zu führen, die tägliche Bestand- und Bedarfaufnahme und die Ueberweisung der Wagen zu erledigen, den Wagenbedarf bei der Station einzufordern, Kontrollbücher zu führen, die Einhaltung der Ladefristen zu beaufsichtigen, die Standgelder einzuziehen und zu verrechnen, die gleich zu besprechenden Wagengestellungsnachweise zu führen, Nachweise im Verkehr mit fremden Wagen zu erstellen und noch einige, weniger wichtige Funktionen. Die Station hat hauptsächlich Wagenmeldungen abzugeben, den Wageneingang zu kontrollieren, fehlende Wagen zu suchen, den Wagenausgleich im Bezirke, falls die Station Unterverteilungsstelle ist. Sowie ein Wagen aus dem Zuge zu irgend welchem Zwecke entnommen wird, ist Datum und Zugnummer mit Kreide an demselben an-

---

Anmerkung: [5]) Vergleiche § 26.
[6]) In § 69 GWV.
[1]) GWV. § 52 (1)

zuschreiben, damit man aus der Zugherkunft desselben die nötigen Aufschlüsse bekommen kann [2]); diese Anschrift ist bei dem Eintreffen des Wagens an der Verwendungsstelle durch Hinzufügung des Tages und der Stunde der Bereitstellung zu ergänzen. So ist in einfacher Weise immer erkenntlich, woher der Wagen kommt und wann er bereitgestellt wurde. Ausserdem muss natürlich in den Begleitpapieren der Eingang der Waren auf den Stationen vermerkt werden.[3]) Besondere Wichtigkeit hat der Güterwagenzettel der Zugführer.[4]) Diesen schreiben schon die Fahrdienstvorschriften der Bayrischen Staatseisenbahnen vor. Hier sind in einem Formular bei Uebernahme des Zuges durch den Zugführer sämtliche Wagen einzutragen, der Zettel ist immer evident zu halten, Zugänge und Abgänge zu vermerken Der Zettel ist abzupausen und die Pause an die Station abzugeben. In diesem Güterwagenzettel steckt zugleich eine Vereinfachung; denn insoweit an Stationen solche Pausen des Zettels abgegeben werden, brauchen dort keine Wagenkontrollbücher über Eingang und Abgang der Wagen geführt zu werden [5]). Aus den Güterwagenzetteln kann besonders ersehen werden, wie der Zug auf den einzelnen Strecken belastet war, ob ferner ein ständiger Zug nötig ist, oder nur mehr ein Zug bei Bedarf. Weiter ist von der Güterabfertigung ein Wagengestellungsnachweis nach Formular zu führen [6]). Dieser Wagengestellungsnachweis des Verbandes ist gegen den bisherigen bayrischen reichhaltiger. Der Wagengestellungsnachweis hat eine sehr grosse Bedeutung; aus ihm kann die Wagenbewegung auf den einzelnen Stationen ersehen werden, aus dem von ihm beigebrachten Materiale kann beurteilt werden, ob der Wagenpark dem Verkehr genügt oder nicht genügt, ob er vermehrt werden soll, ob überall der Wagenbedarf gleichmässig be-

---

Anmerkung: [2]) GWV. § 55.
[3]) „ „ 56.
[4]) „ „ 58.
[5]) „ „ 57 (3)
[6]) „ „ 59.

friedigt wurde [7]). Deshalb ist gerade hier besondere Genauigkeit nötig. In diesem Nachweis sind anzuführen die tatsächlich gestelltən Wagen nach Zahl und Art — wobei ausführlich bestimmt ist, wann ein Wagen als gestellt gilt —; wie viele verbandsfremde Wagen darunter waren, wie viele Wagen nicht rechtzeitig gestellt werden konnten. Wegen der Wichtigkeit sind für Ausfüllung des Nachweises verschiedene, interessante Beispiele besonders über die bei Wagenbeladungsgütern nötige Umrechnung in Einheiten zu 10 Tonnen angeführt, die aber hier mangels des nötigen Raumes nicht besprochen werden können. Diese Nachweise sind an die Wagenbureaus einzusenden, die dann eine Uebersicht anfertigen; monatlich bis zum 11. werden dann die Übersichten dem Hauptwagenamt zugesendet, das eine Zusammenstellung fertigt und veröffentlicht.

Erwähnt wurde schon, dass an den Stationen, wo keine Pausen oder besondere Blätter des Güterwagenzettels abgegeben werden, Wagen-Eingangs- und Ausgangs-Kontrollbücher zu führen sind [8]), Bezirkskontrollbücher dagegen auf den Stationen, wo die Pausen oder besondere Blätter des Wagenzettels abgegeben werden. Wichtig sind endlich die täglichen bis Vormittag 9 Uhr zu erstattenden, telegraphischen Ausfallmeldungen der Stationen an das Wagenbureau über die am Arbeitstage zuvor nicht gestellten Wagen. Die Meldungen laufen die Organisation durch bis an das Hauptwagenamt, das auch hierdurch einen Überblick erhält.

Dieser Wagendienst muss sorgfältig überwacht werden. Die Beamten sind mit der örtlichen Überwachung besonders zu betrauen, haben den ganzen Bereich des Bahnhofes zu begehen und von allem sich selbst zu überzeugen [9]). Eine Überfüllung der Bahnhöfe und Anschlussgeleise ist zu vermeiden. Besonders wichtig ist die Ermittelung der Leistungen der Verbandsgüterwagen auf Grund der Fahr-

---

Anmerkung: [7]) Siehe hierüber auch Löhr in Eisenbahnkunde 1909, Heft 5.
[8]) GWV. § 57.
[9]) „ „ 53.

berichte[10]), durch tägliches Aufschreiben des Achskilometer für jeden Zug von dem Zugführer. Das dient wichtigen, statistischen Zwecken und vor allem ist das die Unterlage der später[11]) zu besprechenden Verbandsabrechnung. Um über den Bestand des Wagenparkes jederzeit informiert zu sein, sind jeden ersten Sonntag — weil hier einfacher als an einem Werktag — jeden Monats Mittags 12 Uhr im ganzen Verbande alle Wagen zu zählen. Bei dem riesigen Güterwagenpark kommt natürlich doch manchmal vor, dass der Aufenthalt eines Wagens unbekannt ist. Es müssen deshalb diese fehlenden Wagen gesucht werden. Dies geschah bisher viel umständlicher — z. B. in Bayern durch Ausschreiben im Verkehrsministerialblatt —, dagegen jetzt[12]) werden im Verbande besondere Suchelisten alle 2 Monate herausgegeben; danach ist dann fortlaufend und ausserdem an besonders bekanntzugebenden Suchetagen zu gleicher Zeit Vormittag 10—12 Uhr im ganzen Verbande das Suchen vorsunehmen. Auffindungsprämien spornen den Eifer des Personals an.

§ 24.

Instandhaltung und Ausmusterung der Wagen.

Auch hier hat der Staatsbahnwagenverband vieles vereinfacht, verbessert. Bisher musste in strenger Konsequenz des Eigentums jeder schadhafte oder zu desinficierende Wagen, soweit nicht der Mangel sofort leicht behoben werden konnte, wenn nur irgend möglich einer Werkstätte der Heimatbahn zugeführt werden[1]). Jetzt, im Verbandsbezirke, hat jede Verbandsbahn die Verbandswagen einheitlich nach vereinbarten Unterhaltungsvorschriften zu unterhalten[2]). Deshalb ist auch eine eigentliche Uebernahme von Wagen an den Grenzen innerhalb des Verbandes unnötig und die Unter-

---

Anmerkung. [10]) GWV. § 63, BAB. dazu.
[11]) Siehe Kapitel X.
[12]) GWV, § 62.
[1]) VWÜ. § 20.
[2]) § 8 (1) Uebereinkommen.

suchung bei diesen Uebernahmen fällt fort,[3]) eine grosse Erleichterung. Es ist für jede Station eine zuständige Werkstätte zu bestimmen, der dann der Wagen zuzuführen ist. Damit nicht eine Werkstätte etwa besonders beansprucht wird, sind Ausgleichstellen geschaffen.[4]) die innerhalb ihres Gebiets die Beschäftigung der Werkstätten ausgleichen und mit den Ausgleichstellen der anderen Verbandsbahnen wegen Herbeiführung gleichmässiger Beschäftigung in's Benehmen treten. Der Ausgleich vollzieht sich dann durch vorübergehende Veränderung der Zuständigkeiten. Dies alles bedeutet schon durch grosse Verminderung der Leerläufe der beschädigten Wagen eine bedeutende Vereinfachung. Nur Arbeitswagen, Stationswagen, Privatgüterwagen, die Güterwagen von besonderer Bauart sind regelmässig in den Heimatwerkstätten auszubessern. Bei diesen Wagen ist, soweit sie freizügig sind, über den Buffern der Name der zuständigen Heimatwerkstätte anzugeben. Aber auch bei diesen Wagen sind natürlich Schäden, die ohne Schwierigkeit behoben werden können oder bei deren Belassung eine Vergrösserung des Schadens zu befürchten wäre, in dem Bezirke des jeweiligen Aufenthaltes zu beseitigen.[5]) Möglichst ist natürlich ein Schaden gleich in der Station ohne Inanspruchnahme der Werkstätte, eventuell durch fliegende Arbeiterkolonnen auszubessern.

Auch zur vorgeschriebenen Desinfektion sind die Wagen im allgemeinen einfach der nächsten Desinfektionsanstalt zuzuführen; Spezialwagen aber natürlich nur, soweit nicht dadurch der Heimweg verlängert wird.[6])

Die Ausmusterung von nicht mehr brauchbaren Güterwagen ist aber ein so schwer wiegender Eingriff in das Eigentumsrecht und die Verwaltungsbefugnis der einzelnen Verbandsbahn, dass ihr die Entscheidung darüber vorbehalten sein muss.[7]) Die Ausmusterung ist deshalb von der

Anmerkung: [3]) Uebereinkommen § 8 (5).
[4]) Schlussniederschrift VII.
[5]) GWUV. I 1, 2.
[6]) GWV. § 9 (11).
[7]) Uebereinkommen § 11 (1) Satz 1.

Verbandsbahn selbst oder von einer anderen Bahn nur mit deren ausdrücklicher Zustimmung vorzunehmen. Aus dem Verbandszweck und der Pflicht jedes Verbandsmitgliedes, diesen Zweck zu fördern, ergibt sich die Pflicht jedes Mitgliedes, solche Wagen, deren Verwendung und Unterhaltung wegen ihres baulichen Zustandes erhebliche Schwierigkeiten bereiten würde, auszumustern und für Ersatz zu sorgen [8]).

Ueber die nähere Regelung der Unterhaltung und Ausmusterung der Güterwagen im deutschen Staatsbahnwagenverbande sind eigene Vorschriften vereinbart, Güterwagenunterhaltungsvorschriften, zu denen die einzelnen Verwaltungen Ausführungsbestimmungen erlassen. Hienach [9]) ist besonders die in § 44 (2) Eisenbahnbau- und Betriebsordnung alle 3 Jahre vorgeschriebene Untersuchung der Wagen in der Heimatwerkstätte vorzunehmen, die dabei alle erkenntlichen Mängel zu beheben hat. Ueber besonders angeordnete oder besonders eingreifende Aenderungen durch Reparaturen sind vierteljährliche Meldungen [10]) an bezeichnete Behörden der Heimatbahn zu erstatten,

§ 25.

Berücksichtigung besonderer Verhältnisse im Güterverkehr.

a) In örtlicher und zeitlicher Beziehung.

In dem grossen und vielseitigen Wirtschaftsgebiet des deutschen Reichs herrschen bedeutende Verschiedenheiten in den Produktionsverhältnissen in örtlicher, zeitlicher Beziehung und je nach der Wirtschaftslage. Alle diese Verhältnisse machen sich besonders bei dem Eisenbahntransporte geltend und heischen da eine eingehende Berücksichtigung. Nur ein grosser Verband, wie der deutsche Staatsbahnwagenverband kann da durch wirksame Eisenbahnpolitik diese Forderungen erfüllen.

Da sind in Deutschland die grossen Seehäfen, vor allem Hamburg, die benötigen zur Ein- und Ausfuhr einen be-

Anmerkung: [8]) Uebereinkommen 11 (1) Satz 2 (2).
[9]) GWUV. IV.
[10]) GWUV. VI.

sonders reichhaltigen Wagenpark, den sie sich jetzt gut verschaffen können; es ist auch in den Seehäfen gestattet [1]), lange, offene Wagen zu besonders wichtigen Artikeln zu benützen, entgegen den allgemeinen Vorschriften hierüber, solange kein Mangel an solchen Wagen besteht.

Wichtiger noch sind für Deutschland in Beziehung auf die Transportverhältnisse bei der gewaltigen Bedeutung der Kohle in unserem Wirtschaftsleben die grossen Kohlengebiete an der Ruhr und in Oberschlesien. Hier konnten besondere, zumal ja die Eisenbahn der grösste Kohlenkonsument selbst ist, wirksame und grosszügige Mittel angeordnet werden. Es sind nämlich im weiten Umkreis um diese Gebiete besondere Zuführungsgebiete geschaffen [2]). Das oberschlesische Zuführungsgebiet ist noch unterschieden in ein engeres und weiteres Zuführungsgebiet. Ausserdem ist sum Ausgleich zwischen den beiden Zuführungsgebieten für den Ruhr- und oberschlesischen Bezirk noch ein mittleres Verteilungsgebiet bestimmt. Innerhalb dieser Gebiete finden die allgemeinen Läufe [3]) der Kohlenwagen statt; es senden nämlich die Stationen der Zuführungsgebiete alle verfügbaren Kohlenwagen des Verbandes sofort nach der Entladung, ohne eine Verfügung des Wagenbureaus abzuwarten, deshalb allgemeiner Lauf — also selbständig und beschleunigt, nach ihren Kohlenbezirken. Ihren Bedarf an solchen Wagen decken die Stationen in der Regel durch eigenmächtige Entnahme von Kohlenwagen aus den nach den Kohlenbezirken laufenden Zügen. Aehnlich ist es mit den leeren Kokswagen zu handhaben [4]). Das weitere, oberschlesische Zuführungsgebiet hat nur die nach der Verteilung durch das Wagenbureau noch verfügbaren Kohlenwagen den Kohlenbezirken zuzusenden. Den Ausgleich zwischen den beiden grossen Kohlendistrikten nimmt das Hauptwagenamt innerhalb des mittleren Verteilungsbezirkes vor [5]). So ist immer für genügende Zufuhr

Anmerkung: [1]) GWV. § 13 (7).
[2]) „ „ 5.
[3]) „ „ 50.
[4]) „ „ 50, (2), (3).
[5]) „ „ 5 (4), § 2 (2).

leerer Wagen ohne besondere Anordnung gesorgt. Bayern ist zunächst noch keinem Zuführungsgebiet zugeteilt. Wegen der Wichtigkeit dieses Ausgleiches ist auch bestimmt[6]), dass dem Hauptwagenamt täglich bis 9 Uhr Morgens zu drahten ist der Bedarf und Bestand an Kohlen-, Koks- und Brikettwagen für Ruhrkohlen-, ober- und niederschlesischen, Saarkohlen und Aachener Kohlenbezirk und besonders auch die Anzahl der am Vortage gestellten und nicht gestellten Wagen. So hat das Hauptwagenamt täglich genauen Ueberblick. Wenn die Wagenzufuhr im eigenen Bezirke nach der Geschäftslage einstweilen einzustellen ist, so wird das durch die Wagenverteilungsstelle des Bezirks den Unterbehörden telegraphisch mitgeteilt[7]) und so unnötige Zufuhr vermieden.

Auch wechselnde Jahreszeit und damit zusammenhängende Transportmehrung verlangt Berücksichtigung. So besonders in den Herbstmonaten die Abfuhr der Ernte und Bedienung der Fabriken, die Ernteprodukte verarbeiten. Hier kann vor allem durch richtige Verteilung der Wagen viel an Zeit eingespart werden und damit auch durch schnelle Abwickelung die Qualität der Früchte erhalten bleiben. So ist besonders bestimmt[8]), dass während der Rüben- und Kartoffelernte auf Bahnhöfen mit Anschlüssen von Zucker- und Stärkefabriken planmässige Regelung der Erntezufuhr anzustreben sei. Besonders wichtig ist aber die Möglichkeit, durch Verteilung des Bezuges des Eisenbahnbedarfes selbst hier günstig einzuwirken, hierüber § 27.

§ 26.

b) In wirtschaftlicher Hinsicht.

In dieser Beziehung kommen schon die Vorschriften über Bauart und Auswahl der Wagen den wirtschaftlichen Bedürfnissen entgegen. So ist in §§ 17 und 18 GWV. bestimmt, dass zu Nahrungsmitteln, zu Getreide u. s. w. nur

---

Anmerkung: [6]) GWV. § 36 (4).
[7]) „ „ 51 (4).
[8]) „ „ 54 (2).

trockene und geruchfreie Wagen mit dichtem Boden und gutschliessenden Türen verwendet werden dürfen.

Dann ist für bestimmte Güter besondere Vorsorge getroffen durch die Bestimmung, dass für sie grossräumige, bedeckte Wagen, lange, offene oder grossräumige, offene Wagen verwendet werden dürfen. Hierüber siehe § 18.

Für Zeiten des Wagenüberflusses, die zum Glücke nur selten vorkommen, ist dann bestimmt [1]), dass die Stationen auf Vorrat Wagen anfordern können, um so dem auftauchenden Bedürfnis gleich entgegenzukommen.

Wichtig aber ist hier die Zeit der Hochkonjunktur, wo besondere Ansprüche an den Wagenpark gestellt werden, wo erfahrungsgemäss ein grosser Wagenmangel eintritt. Ja, es ist gerade ein Zeichen der beginnenden, auf der Höhe angelangten und wieder abflauenden Hochkonjunktur, wenn der Wagenmangel sich fühlbar macht, anschwillt und sich wieder vermindert. Hier ist zunächst für eine Lokalhochkonjunktur, wie sie grössere Märkte herbeiführen, Vorsorge getroffen [2]), indem hier schon mehrere Tage vorher die Wagen angefordert und besondere Wünsche bei der Hauptmeldung angegeben werden können. Von gewaltiger Bedeutung aber ist die Vorsorge, die gegen den allgemeinen Wagenmangel zu treffen ist. Diese Bedeutung ist so gross, dass das Uebereinkommen in § 5 den Verbandsmitgliedern ausdrücklich als Pflicht auflegt, in Zeiten der Wagenknappheit auch unter Aufwendung besonderer Kosten den Wagenumlauf zu fördern, und dass die Güterwagenvorschriften in einem eigenen, X. Abschnitte in 15 §§ dieses Thema behandeln. Wie durch Regelung des Dienstgüterbezuges auch hier geholfen werden kann, besagt § 27 der Darstellung. Bei der Wichtigkeit der Sache und den bedeutenden, finanziellen Verlusten, die ein Wagenmangel vielen Erwerbszweigen verursacht, sind alle nur denkbaren Mittel zur Beseitigung, Einschränkung, Milderung und Verteilung der ungünstigen Folgen eines Wagenmangels erwogen worden; viele dieser Mittel haben nur die Grösse und Einheit des Verbandes ermöglicht.

Anmerkung: [1]) GWV. § 30 (12).
[2]) GWV. §§ 30 (3), 39 (10).

Sowie Wagenmangel sich zeigt oder schon vor Eintritt desselben [3]), kann die geschäftsführende Verwaltung die anderen Verwaltungen um geeignete Massregeln ersuchen, kann dann bei dem Eintritt des Wagenmangels selbst allgemeine Anordnungen treffen, die diese Verwaltung dann selbst wieder aufhebt. Hier ist besonders wichtig die Einschränkung der Sonntagsruhe im Güterdienst, die die geschäftsführende Verwaltung anordnen kann und zwar in verschiedenen Plänen, je nach dem Mangel an offenen, gedeckten Wagen oder ganz allgemeiner Wagenmangel. Daneben sind noch viele Mittel bezeichnet, so Einlegung besonderer Güterzüge und vor allem von Leerwagenzügen, Beförderung von leeren Wagen mit Fern- und Durchgangsgüterzügen, Vermehrung der Bedienung der Anschlussgeleise u. s. w., dann besonders Verkürzung der Ladefristen und Verschärfung der Wagenstandgelder. Dann Beschleunigung in Ent- und Beladung, der Rücksendung, der Dienstgutsendungen, der Desinfektion, der Zoll- und Steuerbehandlung, der Reparatur und Untersuchung. Vorsendung der Begleitpapiere, damit keine Verzögerung eintritt. Dieses alles sind wirksame, gute Mittel. Besonders wirksam wird aber eine Verschärfung der örtlichen Ueberwachung sein. Es sind auch, wenn Wagen einer Bauart fehlen, möglichst andere zu verwenden, so z. B. statt bedeckter, offene mit Decken, oder statt offener bedeckte Wagen, oder Ausrüstung von Holzwagen mit hohen Wänden. Wichtig erscheint auch die volle Ausnützung des Ladegewichtes und eventuell vermehrte Inanspruchnahme verbandsfremder Wagen.

Allein wie die Erfahrung zeigt, genügen manchmal alle diese Mittel nicht, um den Wagenmangel zu beseitigen und einzuschränken. Hier muss dann wenigstens eine gleichmässige Verteilung des Wagenmangels auf das ganze Gebiet eintreten, damit nicht einige Gebietsteile darunter besonders

---

Anmerkuug: [3]) Eine gute Beobachtungsmöglichkeit des eintretenden Wagenmangels bieten die nach § 60 GWV. täglich, vormittags, zu machenden Ausfallmeldungen der am Tage vorher nicht gestellten Wagen.

leiden. Diese Verteilung geschieht zunächst durch die Verteilungsverfügungen, wonach bei Wagenmangel dennoch Abgabe von Wagen an noch dringender bedürfende Teile verfügt werden kann und durch nur verhältnismässige Befriedigung der Bestellungen [4]). Ausserdem aber ist für einen besonders wichtigen Teil des Wagenparks, für die Kohlen- und Kokswagen ein sinnreiches, wenn auch etwas kompliziertes Teildeckungs-Verfahren [5]) bestimmt. Das ist deshalb nötig, weil, wie erwähnt [6]), die Kohlen- und Kokswagen von der Verteilungsverfügung wegen der ein- für allemal bestimmten, allgemeinen Läufe nicht erfasst werden können. Leider muss ich mir aus Platzmangel versagen, näher auf dieses Teildeckungsverfahren einzugehen und kann nur die Grundzüge wiedergeben. So bald empfindlicher Mangel an Kohlen- und Kokswagen eintritt, kann zur gleichmässigen Verteilung der Ausfälle die nur teilweise Befriedigung des Bedarfs an offenen zur Kohlen- und Koksbeförderung geeigneten Wagen, wenn andere Abhilfe nicht möglich, durch die Verwaltungen beziehungsweise das Hauptwagenamt — das ist die Teildeckung — unter besonderer Prüfung der nötigen Dauer und Höhe angeordnet werden. Nicht ergriffen von diesen Teildeckungen werden die Wagen für besonders wichtige Sendungen z. B. Tiere, Hausmüllabfuhr, Seehafenbedienung u. s. w. Die Durchführung der Teildeckung erfolgt nach Verhältniszahlen und zwar Einzelverhältniszahlen. Das ist die Wagenzahl, die sich aus dem täglichen Durchschnitte des Versandes eines einzelnen Versenders oder einer Gruppe von Versendern, Gruppenverhältniszahl, oder einer anschliessenden Bahn — Bahnverhältniszahl — innerhalb eines Zeitraums ergibt. Das ist wichtig, um Ueberbestellungen vorzubeugen. Die Verhältniszahlen sind nach einheitlichem Masstabe, nach 10 Tonnenwagen zu beladen. Wenn so die Verhältniszahl ermittelt ist, dann folgt die Ausführung der Teildeckung durch Zuteilung des angeordneten Teilbetrages von Wagen auf die Verhältniszahl.

Anmerkung: [4]) Hierüber siehe § 41 GWV.
[5]) Hierüber besonders §§ 90– 100 GWV.
[6]) Siehe § 25.

§ 27.

c) Bei Dienstgutsendungen und Benützung von Arbeitswagen.

Die Eisenbahn ist in der heutigen, kolossalen Entwickelung ein so grosses Unternehmen, dass sie selbst an ihre Transportmittel für Heranschaffung des eigenen Bedarfs bedeutende Ansprüche macht, hier ist nun vornehmlich das Gebiet, wo die Eisenbahnverwaltung durch kluge Massnahmen hinsichtlich ihres eigenen Transportes den allgemeinen Güterverkehr besonders in Zeiten des Wagenmangels förden kann. Deshalb widmet auch der Staatsbahnwagenverband in seinen GWV. einen eigenen Abschnitt IX in 15 §§ [1]) diesem Transport von Dienstgütern und dieser Benützung von Arbeitswagen. So sind vor allem Dienstgüter möglichst zu einer Zeit zu beziehen, wo an Wagen der benötigten Art kein Mangel herrscht, das ist für Kohlen- und Kokswagen nach der Winter-Kampagne und vor Beginn des Herbstbedarfes, also April bis Mitte September [2]), für die langen und grossräumigen, offenen Wagen und Holzwagen dagegen Juli bis Januar. Bei Wagenmangel ist, wenn irgend möglich, Dienstgutbeförderung zu unterlassen [3]), das ist natürlich nicht möglich für die Heizstoffe zur Lokomotivfeuerung, aber selbst dies ist für Oktober bis Dezember, der Zeit der Hauptwagennachfrage möglichst einzuschränken.[4])

Ferner sind für Dienstgüter die Ladefristen besonders klein bemessen, so im allgemeinen 6 Stunden [5]). Damit diese kurzen Fristen gut eingehalten werden können, ist besonders genaue Benachrichtigung von der Anlieferung von Dienstgütern, und Bezeichnung der Entladestelle, Vorsorge an Arbeitskräften angeordnet.

Wichtig ist die Regelung der Benützung der Arbeitswagen. Die werden zunächst eingeteilt [6]) in Arbeitswagen,

Anmerkung: [1]) GWV. §§ 71—85.
[2]) „ § 71.
[3]) „ „ 72.
[4]) „ „ 85.
[5]) „ „ 73, nach B.A. zu § 73 GWV. auch für die Wagenladungsgüter der Dienststellen 6 Stunden.
[6]) GWV. § 74.

die in Güterzügen laufen dürfen, und solchen, die hiezu nicht geeignet sind, sondern nur in Arbeitszügen laufen können. Dann hinsichtlich der Benützung wird unterschieden: Eigentliche Stationswagen, die einzelnen Dienststellen zur dauernden Verwendung überwiesen sind, und solche, über welche die Verwaltungen frei verfügen. Die Unterscheidung der Wagen in solche, welche in Güterzügen oder nur in Arbeitszügen laufen dürfen, bringt Unterschied in der Anforderung mit sich [7]). Besonders nötig ist natürlich dafür zu sorgen, dass die für die Bahnunterhaltung und den Bau zugeteilten Arbeitswagen möglichst ausgenützt werden, diese Ausnützung ist besonders in den verkehrsstarken Monaten, September bis Dezember nachzuprüfen. Interessant ist die Vorschrift [8]), dass benachbarte Verwaltungsstellen zu Gruppen vereinigt werden können, um dadurch eine bessere Ausnützung der Arbeitswagen zu erzielen. Natürlich sind frei werdende, freizügige Arbeitswagen sofort als frei zu melden, damit über sie weiter verfügt werden kann [9]).

Wenn die vorhandenen Arbeitswagen zu den Dienstgutsendungen nicht ausreichen, sind hiefür gewöhnliche Güterwagen zu verwenden, aber nur, wenn Arbeitswagen nicht mehr verfügbar oder verwendbar sind, und, wenn es der allgemeine Wagenumlauf zulässt [10]), ausser bei ganz dringenden Sendungen wie Lokomotivfeuerung, Transport von Ersatzstücken.

Eine besondere Fürsorge ist durch Einschränkung des Dienstgütertransportes für die verkehrsstarken Herbstmonate geschaffen [11]). Es dürfen nämlich Kohlen- und Kokswagen vom 1. Oktober bis 20. Dezember nur für dringende Sendungen für Bauzwecke benützt werden, denn gerade um diese

---

Anmerkung: [7]) Näheres GWV. § 75.

[8]) GWV. § 76 (2).

[9]) Für die preussisch-hessischen Eisenbahndirektionen ist ein Ausgleich des Bedarfs und Bestandes an Arbeitswagen durch das Hauptwagenamt in § 78 GWV. für die Monate März bis einschliesslich September angeordnet.

[10]) GWV. § 79.

[11]) In GWV. §§ 81—85.

Zeit ist der starke Kohlenverkehr, weil da alles sich für den Winter mit Kohlen versieht. Ja es sind sogar, wenn irgend möglich, geeignete Arbeitswagen in diesen Monaten statt für ihre Sonderzwecke für den allgemeinen Verkehr zu benützen [12]) [13]).

Anmerkung: [12]) GWV. § 82.

[13]) Auch hier ist für die Herbstmonate wieder für die preussisch-hessischen Arbeitswagen Ausgleich durch das Hauptwagenamt angeordnet.

Kapitel VII.

Formelle Mittel zur Durchführung von Verbandsaufgaben.

§ 28

Verbandsorganisation.

Um seiner bedeutsamen Aufgabe gerecht zu werden und die materiellen Mittel zur Erreichungs einer Ziele durchzuführen, braucht der Verband eine starke, zentralisierte Organisation. Die Darstellung hat gezeigt, dass im Verbande in vieler und wichtiger Beziehung [1]) eine einheitliche Anordnung bindend für ganze Gebiete nötig ist. Diese einheitliche Anordnung konnte natürlich nur der stärksten und bedeutendsten Einzelzerwaltung im Verbande zustehen. Dieses haben in weiser und durch echtes, nationales Empfinden gehobener Selbstbeschränkung die übrigen, deutschen Verwaltungen anerkannt, indem sie in § 1 (3) des Übereinkommens die Leitung des Verbandes der preussisch hessischen Staatseisenbahnverwaltung nach Massgabe des Übereinkommens und der vereinbarten Verbandsvorschriften übertragen. Damit ist eben dann hinsichtlich der Verbandsleitung die preussisch-hessische Eisenbahnverwaltung einer deutschen Einzelververwaltung, wenn auch der grössten und mächtigsten, gehoben worden auf den Standpunkt der Vertreterin des Verbandes, der keine Einzelinteressen mehr vertreten darf, sondern das gesamte Interesse des ganzen Verbandes, des ganzen Reiches wahren muss. Die preussisch-hessische Eisenbahnverwaltung hat kraft ihres Leitungsrechtes und ihrer Leitungspflicht die Geschäftsführung im Verbande durch das preussische Eisenbahnzentralamt in Berlin auszu-

---

Anmerkung: [1]) So bei der Wagenverteilung.

üben [2]). Das ist also die Behörde, die die eigentliche Spitze des Verbandes darstellt. Die Eigenschaft dieser Behörde als einer Verbandsvertretung, nicht mehr einer Einzelverwaltungsbehörde, wird recht deutlich betont in § 13 (2) Übereinkommen, wonach die bayerischen, sächsischen, württembergischen und badischen Staatseisenbahnen (die übrigen deutschen Einzelverwaltungen werden kraft der Organisation des preussischen Staatsbahnwagenverbandes durch die preussisch-hessische Staatseisenbahn vertreten) beim Eisenbahnzentralamt je einen Beamten bestellen, der in Angelegenheiten, die den Verband berühren, an seine Verwaltung natürlich berichten, von dieser Insruktion nehmen darf. Die Unterlagen, die er hiezu benötigt, sind ihm zur Verfügung zu stellen [3]). Mit diesem Eisenbahnzentralamt ist ein Hauptwagenamt verbunden. Von diesem Hauptwagenamt verzweigt sich die Organisation in die einzelnen Gebietsteile zum Zwecke der Wagenverteilung. Es sind nämlich [4]) zu diesem Zwecke 10 Gruppen gebildet, an deren Spitze je eine Gruppenausgleichstelle steht. Bayern rechts des Rheins bildet Gruppe IX mit der Ausgleichstelle Wagenbureau München-Laim, während Bayern-Pfalz der Gruppe VII mit der Ausgleichstelle Wagenbureau Strassburg zugeteilt ist. Jede Gruppe gliedert sich wieder in Wagenbureaus [5]). In das Ermessen der einzelnen Verwaltung ist dann noch gestellt [6]), zum Wagenausgleich auf einzelnen Strecken Unterverteilungsstellen als unterste Instanzen zu errichten. Hievon hat Bayern [7]) für den rechtsrheinischen Teil Gebrauch gemacht.

Das ist die Verbandsorganisation in dem Betracht der Wagenverteilung. Für andere Aufgaben des Verbands ist die Organisation anders. Die Abrechnung der Wagenmieten [8])

Anmerkung: [2]) Uebereinkommen §13 (1).
[3]) Schlussniederschrift X zu § 13 (2)
[4]) GWV. § 3.
[5]) „ „ 4
[6]) „ „ 4 (2)
[7]) BA. zu GWV. N. 9.
[8]) Hierüber siehe Kapitel VIII.

und sonstigen Vergütungen für die Wagenbenützung im Verkehre mit verbandsfremden Bahnen obliegt dem preussischen Wagenabrechnungsbureau, das für diesen Zweck zur Verbandsbehörde wird. Auch hier wieder ist die bayrische, sächsische, württembergische und badische Staatseisenbahn berechtigt, zu diesem Bureau eine entprechende Anzahl von Beamten zu entsenden [9]).

Die Geschäftsführung im Verbande ist durch die ververeinbarten Güterwagenvorschriften enge begrenzt. Diese sind besonders wichtig. Deshalb haben an der Fortbildung derselben alle Verbandsmitglieder besonderes Interesse. Diese Fortbildung erfolgt [10]) daher durch Mehrheitsbeschlüsse der Versammlungen des Staatsbahnwagenverbandes, an denen die geschäftsführende Verwaltung und jede Direktion, für die ein Vertreter anwesend ist, mit je einer Stimme teilnahmeberechtigt sind. So ist für eine weitgehende Beteiligung jedes Mitgliedes gesorgt. Bindend werden diese Mehrheitsbeschlüsse — um Überraschungen zu vermeiden — erst, wenn binnen 4 Wochen nach Versendung der Nieder-, schrift kein Widerspruch von der Mehrheit erhoben wird wobei jeder Verbandsbahn für je angefangene 10 000 Achsen ihres gesamten Güterparks eine Stimme zusteht. Für diese Versammlungen wurde in Nürnberg am 18./19. März 1909 eine Geschäftsordnung vereinbart, wonach den Vorsitz die geschäftsführende Verwaltung führt. Hauptpunkte dieser Geschäftsordnung: Ordentliche Versammlungen finden alle Jahre einmal, in der Regel in der letzten Maiwoche statt. Wenn nötig dann noch eine zweite Versammlung in der ersten Hälfte Dezember. Ausserdem können noch ausserordentliche Versammlungen stattfinden. Beratungsgegenstände müssen mindestens 8 Wochen vor der Versammlung angemeldet werden, Jede ordnungmässig einberufene Versammlung ist beschlussfähig. Bei Stimmengleichheit gilt der Antrag als abgelehnt. Eine Niederschrift ist

---

Anmerkung: [9]) Übereinkommen § 13 (3)
[10]) „ § 13 (4)

anzufertigen und zu verteilen. Nach Ablauf der Erinnerungsfrist ist die Durchführung der Beschlüsse einzuleiten und innerhalb 4 Wochen über die erfolgte Durchführung zu berichten.

Neben diesen Einrichtungen gibt es endlich noch Ausschüsse zur Fortbildung der Vorschriften über die Bauart, Unterhaltung und Ausmusterung der Güterwagen. Hier nehmen die ausserpreussischen Bahnen durch je einen stimmberechtigten Vertreter teil. Die Mehrheitsbeschlüsse dieser Ausschüsse werden wieder erst dann bindend, wenn nicht innerhalb 8 Wochen nach Versendung der Niederschrift von der Mehrheit widersprochen wird, wobei die Stimmen ebenso wie vorhin berechnet werden. Solche Ausschüsse wurden auch schon nach Erlass des preussischen Eisenbahnministeriums vom 12. März 1909 und zwar in Form eines Güterwagen- und eines Werkstätteausschusses gebildet. In diesen Ausschüssen sind alle Verbandsverwaltungen vertreten. Ferner ist noch nach Mitteilungen des Kgl. Eisenbahnzentralamtes 1909 No. 27 ein Ausschuss zur Beratung der Frage der Freizügigmachung der Gn.-Wagen einberufen worden, der zunächst die statistischen Vorbereitungen trifft.

Da so verschiedene, eigene Verbandsbehörden durch Absendung von Einzelverwaltungsbeamten gegründet wurden, war über die Kosten dieser Behörde zu bestimmen. Dieses geschah in der Weise[11]), dass die Verbandsbahnen als Gesamtheit die Kosten des Hauptwagenamtes, die durch Besorgung der Verbandsangelegenheiten veranlasst werden, nach Massgabe der auf ihren Strecken von Verbandswagen geleisteten Achskilometer tragen. Das ist wohl die einfachste und gerechteste Verteilung. Die Kosten des Wagenabrechnugsbureaus aber werden im Verhältnis der Einnahmen und Ausgaben aus dem Verkehr mit der verbandsfremden Bahn, also ebenso nach dem Mass der Inanspruchnahme und des Vorteils, verteilt[12]). Die bewährte Abrechnung der

---

Anmerkung: [11]) Übereinkommen § 14.

[12]) Siehe hiezu auch Frankfurter Bemerkungen 19.

Verbandskosten zwischen den Mitgliedern des preussischen Staatsbahnwagenverbandes bleibt aufrecht erhalten, weshalb diese Mitglieder den neu hinzutretenden Verbandsbahnen gegenüber bei der Verteilung der Verbandskosten als ein Kontrahent auftreten [13]). Hienach müssen also die Bezüge der ausserpreussischen Beamten bei den Verbandsbehörden und zwar bis zur Höhe der Bezüge gleichgestellter, preussischer Beamter zu den Kosten dieser Behörden zugeschlagen werden; um aber eine unbillige Bestellung zu vermeiden, werden die Kosten den Bahnen, die die Beamten gestellt haben, gutgebracht [14]).

§ 29

Befugnis der Verbandseinrichtungen.

Die Befugnis des Eisenbahnzentralamtes in Berlin ergibt sich aus der allgemeinen Leitungs- und Geschäftsführungspflicht der preussisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung. Um diese Pflicht gut erfüllen zu können, ist der geschäftsführenden Verwaltung das Recht [1]) gegeben, sich durch örtliche Prüfung der Dienststellen und der Wagenverteilungsstellen von der einheitlichen Durchführung der Verbandsvorschriften zu überzeugen. Die Prüfungen zind vorher der beteiligten Verwaltung anzumelden. Eine Einteilung von Eisenbahnstrecken an Ausgleichstellen ausserhalb des Bundesstaates bedarf bei bayrischen, sächsischen, württembergischen und badischen Strecken der Zustimmung der beteiligten Verbandsbahn [2]).

Wer zur Fortbildnng der Güterwagenvorschriften befugt ist, wurde schon in dem vorhergehenden § dargelegt. Hiebei ist aber in Schlussniederschrift X zu § 13 (3) eigens

---

Anmerkung: [13]) Frankfurter Bemerkungen 19.
[14]) Übereinkommen § 14, Schlussniederschrift dazu XI.
[1]) In Übereinkommen § 13 (6)
[2]) Schlussniederschrift III zu § 4 (4).

wegen der Wichtigkeit dieser Bestimmungen angeordnet, dass die Ladefristen gemäss Abschnitt VIII §§ 66, 67 der GWV. ohne Zustimmung aller Verbandsbahnen nicht geändert werden dürfen,

Über die Ausschussbefugnisse wurde ebenso schon gehandelt. Hier ist wieder wegen der grossen Tragweite der einschlägigen Bestimmungen eine Einschränkung dieser Befugnisse in Übereinkommen § 13 (5), wonach die Aenderung der Vorschriften über die Ausmusterung und die Durchführung der Beschlüsse zu den Gegenständen des § 10 (2) des Übereinkommens, nämlich Beschränkung der Muster von Ersatzteilen zur Vereinheitlichung, der Zustimmung der beteiligten Verbandsbahn bedürfen.

Die wichtigen Befugnisse des Hauptwagenamtes, der Gruppenausgleichstellen, der Wagenbureaus und Unterverteilungsstellen wurden im Kapitel VI eingehend besprochen, weshalb hier eine Wiederholung erübrigt; es soll nur noch kurz zusammengefasst [3]) werden. Den Gesamtwagenausgleich innerhalb des ganzen Verbandsbezirkes bewirkt das Hauptwagenamt in Berlin, das die Güterwagen verteilt. Wegen der Wichtigkeit sei hier wieder hervorgehoben, dass zur Ausgleichung das Wagenamt befugt ist, die Abgabe von Wagen von einer Gruppe an die andere trotz eigenen Bedarfs anzuordnen. Zur Erleichterung dieser Aufgabe kann das Wagenamt innerhalb seines Geschäftsbereichs mit den Verwaltungen, Verwaltungsstellen und Dienststellen unmittelbar in's Benehmen treten; die gleiche Befugnis hat die Grupppen-Ausgleichstelle innerhalb ihres Bezirks.

Es sind dann in der Anlage 1 zu den GWV. Strecken aufgeführt, die bezüglich der Meldung und Verteilung sämtlicher Wagen oder bestimmter Wagengattungen den Wagenbureaus benachbarter Bezirke aus Gründen der Zweckmässigkeit zugeteilt sind; Aenderungen hierin bedürfen natürlich der Zustimmung der beteiligten Verwaltungen, im übrigen aber nur noch des Einverständnisses der geschäfts-

---

Anmerkung: [3]) Hiezu GWV. §§ 2—4, Uebereinkommen § 4.

führenden Verwaltung. Auch das Wagenbureau kann zur Geschäftsvereinfachung mit den Dienststellen des Verteilungsbezirkes und mit den übrigen Wagenbureaus und dem Hauptwagenamt unmittelbar verkehren.

Man sieht aus dieser Darlegung, dass die Organisation des Staatsbahnwagenverbandes grosszügig geschaffen ist. Unter möglichster Verminderung jeglicher überflüssiger, bureaukratischer Bestimmung ist Einfachheit, Klarheit und Anpassung an das Bedürfnis der Zielgedanke.

Kapitel VIII.

Verhältnis zu verbandsfremden Bahnen und Wagen.

§ 30.

a) Im Allgemeinen.

Durch den Staatsbahnwagenverband ist das Verhältnis der deutschen Bahnen zum Verbandsauslande wesentlich geändert worden, wenn auch die wichtigsten, früheren Bestimmungen weiter gelten, da der Verband ja seine direkte Wirkung nicht über sein Gebiet hinaus erstrecken kann. Es ist eben durch den im Verbande erfolgten Zusammenschluss die ganze Stellung des einzelnen Verbandsmitgliedes dem Ausland gegenüber eine ganz andere, ungleich stärkere als früher. Da der Verband nur eine interne Abmachung ist, kann er rechtlich nach aussen nicht auftreten, sondern es sind und bleiben die einzelnen Verbandsbahnen die Rechtssubjekte im Verkehr mit dem Verbandsausland [1]). Allein es wird natürlich von allen Verbandsverwaltungen in Fragen des Verbands dem Auslande gegenüber einheitlich vorgegangen [2]) und so ist das Ausland tatsächlich gezwungen mit dem ganzen Verbande zu rechnen. Dazu kommt, dass, wie noch näher zu erörtern sein wird [3]), die Abrechnung mit dem Auslande durch eine Verbandsbehörde einheitlich für den genzen Verband, nämlich durch das Wagenabrechnungsbureau in Magdeburg stattfindet.

Anmerkung: [1]) Das ergibt sich auch aus Schlussniederschrift X zu § 13 (4).

[2]) Siehe darüber § 9.

[3]) Siehe § 31.

Bezüglich der verbandsfremden Bahnen und Wagen ist nun durch den Verband folgende Einteilung nötig gemacht: Verbandswagen, das sind Wagen der Verbandsverwaltungen, verbandsfremde Wagen: Wagen von Bahnen, die nicht im Verbande, aber im Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen sind; Wagen von Bahnen, die weder im Verbande, noch im Verein sind; Privatwagen, die Privaten gehören. Nun aber sind häufig Wagen von Privaten oder verbandsfremden Bahnen in den Wagenpark einer Verbandsverwaltung eingestellt; ist dies der Fall, dann gelten diese Wagen nicht mehr als verbandsfremde, sondern als Verbandswagen [4]). Das dient bedeutend der Vereinfachung.

Im Verhältnis zu den verbandsfremden Bahnen, die dem Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen angehören, gilt nun vor allem weiter das Vereinswagenübereinkommen vom Mai 1907 [5]). Es muss deshalb darauf verwiesen werden. Nur § 5 dieses Übereinkommens über die Wiederbeladung, Ablenkung und Rücksendung fremder Wagen wurde durch den Staatsbahnwagenverband dahin hauptsächlich [6]) geändert, dass der Lauf der Verbandswagen gegenüber den verbandsfremden Verwaltungen immer als Lauf im Hinwege anzusehen ist, und dass die fremden Verwaltungen grössere Freiheit in der Beladung von Wagen nach dem Verbandsgebiete bekommen.

Im Verhältnis zu den verbandsfremden Bahnen, die auch nicht dem Verein angehören, gelten die besonderen Vereinbarungen, die jeweils mit diesen Bahnen von den deutschen Bahnen abgeschlossen wurden, wonach manchmal das Vereinswagenübereinkommen entsprechend anzuwenden ist. Wenn auch dieses nicht der Fall, dann ist § 1 (2) VWÜ. zu beachten, wonach, wenn nicht besondere Vereinbarungen bestehen, solche Wagen als Eigentum derjenigen Vereinsverwaltungen gelten, die sie in den Verein eingeführt hat und also insoweit das VWÜ. entsprechend anzuwenden ist [7]).

Anmerkung: [4]) GWV. §§ 1 (3), 6 (1/2), Schlussniederschrift I (2) (6)
[5]) Vorbemerkung zu GWV. und § 107 l. c.
[6]) Siehe Berichtigungsblatt zu VWÜ. § 5.
[7]) Ferner noch zu beachten § 5 (11) VWÜ.

Regel für die Benützung der fremden Wagen ist, dass sie gleich nach Entladung möglichst schnell wieder zurückzuschicken sind und nicht über einen bestimmten Umfang hinaus abgelenkt werden dürfen. Die Benützung fremder Wagen ist aber besonders zu Zeiten des Wagenüberflusses oder Wagenmangels bei richtiger Politik geeignet, nutzbringend zu werden, insofern bei Wagenmangel möglichst die fremden Wagen ausgenützt werden, bei Wagenüberfluss dagegen die Verbandswagen ihnen vorgezogen werden. Deshalb haben auch die Güterwagenvorschriften in zwei §§: 20 und 89 diese Benützung geregelt. Es sind bei der Benützung natürlich vor allem die bestehenden Übereinkommen zu beachten. Aber diese lassen doch gewissen Spielraum. Es wird sich aber im allgemeinen empfehlen, die fremden Wagen auszunützen, dann, wenn die Beförderungskosten des leeren, fremden Wagens von der Entladestation bis zur Austrittsstation aus dem Verbandsgebiet gleich oder grösser sind, als die voraussichtliche, für einen Verbandswagen ausserhalb des Verbandsgebietes zu erzielende Miete zuzüglich der für den fremden Wagen etwa zu zahlende Miete[8]). Deshalb z. B. empfiehlt sich der fremde Wagen hauptsächlich für Stückgut nach weitgelegenen Verbandsstationen des Hinwegs. Wichtiger noch ist die Ausnützung der fremden Wagen zu Zeiten des Wagenmangels. Diese sind vor allem von der Entladestation für den eigenen Bedarf zu verwenden, auch von der durch das Übereinkommen gestatteten Ablenkung ist zur Gewinnung von Rückfracht möglichst Gebrauch zu machen. Es ist sogar auf geeigneten Stationen eine Anleitung über die Grenzen der weitesten Rückausnützung anzufertigen[9]). Ferner haben die Unterwegsstationen das Recht, um Leerweiterläufe zu verhindern, leere, fremde Wagen aus dem Zuge zu nehmen — Zugführer muss sie ihnen dazu anbieten — und zu beladen, auch wenn sie etwa schon Verbandswagen dazu hätten; die werden dann eben wieder verfügbar[10]).

Anmerkung: [8]) GWV. § 20 (2), (3).
[9]) „ § 89 (4).
[10]) „ § 89 (5).

Die Regelung der Meldung des Bedarfs an fremden Wagen ist den Einzelverwaltungen überlassen. Hievon hat Bayern in den Ausführungsbestimmungen Gebrauch gemacht [11]). Ähnlich ist es mit der Bestandsmeldung, doch sind hier unbedingt die fremden Wagen zu melden, soweit sie auf der Station selbst verwendet werden können [12]). Die Bezettelung der fremden Wagen regeln GWV. in §§ 45 (4), 46 (2) a (3), (5). In Bayern sind die einer Station leer zur Beladung zuzuführenden, fremden Wagen mit Begleitschein zu versenden [13]).

Hinsichtlich der Behandlung und Benützung von Privatwagen gilt unverändert fort die bisherige Regelung durch Kundmachung 8 des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes mit den dazu erlassenen Ausführungsbestimmungen: § 10 GWV Eine Bestandsmeldung hinsichtlich der Privatwagen findet nicht statt, Privatwagen sind auch nicht in den Gestellungsnachweisen zu berücksichtigen [14]). Für anschliessende Privateisenbahnen und Kleinbahnen, die durch eine Verbandsbahn mit Wagen versorgt werden, ist in vielen Beziehungen eine Erstreckung der Anordnungen des Verbandes bezüglich des Güterwagenverkehrs festgesetzt [15]).

Hier wird am besten auch von den Vorschriften über Vermieten und Mieten von Güterwagen gehandelt werden können [16]). Es werden nämlich von den Verbandsverwaltungen an fremde Eisenbahnverwaltungen oder Private Güterwagen vermietet, ebenso umgekehrt gemietet. Hiebei ist natürlich der eigene Bedarf zu berücksichtigen, also Vermieten nur, wenn Wagenüberfluss, Mieten, wenn Wagenmangel herrscht. Hinsichtlich der verbandsfremden Eisenbahnverwaltungen

---

Anmerkung: [11]) GWV. § 30 (13), näheres BA. zu 30 (B).
[12]) „ § 31 (4) BA. dazu.
[13]) BA. zu § 45 GWV.
[14]) GWV §§ 31 (7) g 59 (18), ausserdem zu vergleichen § 34 (7) l. c.
[15]) GWV. §§ 94, 62 (7), 63 (6), 53 (7), 86 (6).
[16]) GWV. Abschnitt XI §§ 101—105; besondere Vorschriften über Vermietung von Eichungswagen und Wagenkränen: §§ 103—104 l. c.

sind hier in der Regel Vereinbarungen getroffen[17]), die aber wegen der Wichtigkeit der Sache der geschäftsführenden Verbandsverwaltung mitzuteilen sind. Bei Vermietung an Private dagegen, bestimmen GWV. § 102 die Miete für Arbeitswagen, offene und bedeckte Wagen auf 3 ℳ für den Tag, für andere Güterwagen auf 6 ℳ, damit nicht die Wagenpolitik des Verbandes durchkreuzt wird, muss der Anmietung fremder Eisenbahnwagen von der geschäftsführenden Verwaltung zugestimmt werden[18]).

§ 31.

b) Im besonderen in finanzieller Beziehung: Abrechnung im Verbande über den Fremdverkehr.

Das Vereinswagenübereinkommen regelt in den Abschnitten C und F unter den Vereinsbahnen die Vergütungen für die gegenseitige Wagenbenützung, die Ersatz- und Wiederherstellungskosten, soweit Ersatz von Teilen und Wiederherstellung von Wagen fremder Bahnen vorgenommen werden darf. Hienach ist eine Wagenmiete, bestehend aus Lauf- und Zeitmiete zu entrichten, bei Überschreiten der Benützungsfrist ausserdem eine Verzögerungsgebühr zu zahlen. Diese interessiert des weiteren hier nicht, weil es auf den Staatsbahnwagenverband keinen Bezug hat und sich in diesen Bestimmungen auch keine Aenderung ergeben hat.

Wohl aber ist durch den Verband in der Abrechnung der Wagenmieten Aenderung eingetreten. Bisher galt der Modus des § 13 VWÜ., wonach z. B. in Bayern die Schuldnachweise von dem Wagenamt Ingolstadt, das jetzt ganz aufgehoben ist, auf Grund der Wagenübergangs- und Übernahmsverzeichnisse erstellt wurden; jetzt ist nach §§ 108, 109 GWV. zu verfahren. Die Abrechnung der Wagenmieten

---

Anmerkung: [17]) Sogenannte Wagenbeistellungsverträge, Kontigentwagen-Verträge: So von Bayern abgeschlossen mit den Verwaltungen der K. K. Österreichischen Staatsbahn, Aussig-Teplitzer Bahn usw.

[18]) GWV. § 105.

und sonstigen Vergütungen für Wagenbenützung im Verkehre mit verbandsfremden Bahnen obliegt dem preussischen Abrechnungsbureau in Magdeburg, das durch bayrische, sächsische, württembergische und badische Vertreter verstärkt ist[1]). Zu diesen Wagenmieteabrechnungen sind als Unterlage Nachweise, getrennt nach Eigentumsbahn, nach Anschlussbahn und nach Art der Wagen anzufertigen[2]) und zwar von den Übergangsstationen. Solche Nachweise sind z. B.[3]) zehntägige Schuldnachweise über die eintretenden fremden Wagen, zehntägige Übergangsnachweise über die fremden Wagen, die auf dem Hinwege über das Gebiet der Verbandsbahn hinausverkehren. Ausserdem haben sämtliche Stationen zehntägige Nachweise über die angekommenen und abgegangenen fremden Wagen nach näherer Massgabe von GWV. § 109 (6) an Stelle der bisherigen Stillstandsverzeichnisse anzufertigen. Ähnlich müssen Werkstätten Nachweise anfertigen. Diese Nachweise sind zur Prüfung der vorgesetzten Verwaltungsstelle einzusenden, die sie dann an das Wagenbureau weitergibt, welches sie an das Wagenabrechnungsbureau schickt. Hier wird auf Grund der Nachweise die Abrechnung gemacht.

Diese Abrechnung nun geschieht innerhalb des Verbandes folgendermassen:[4]) Es werden die Ausgaben und Einnahmen an Wagenmieten und sonstigen Vergütungen für Wagenbenützung im Verkehr mit verbandsfremden Bahnen nach dem Verhältnis der durchschnittlichen Ausgaben und Einnahmen, die die Verbandsbahnen in den Jahren 1903—1907 aus diesem Verkehr gehabt haben, auf die Verbandsbahnen umgelegt. Es ist damit eine einfache, gerechte Verteilung bestimmt. Näheres hierüber enthält die Schlussniederschrift VI zu § 7. Es gelten also diese Einnahmen und Ausgaben als Verbandseinnahmen und Ausgaben. Die Berechnung dieser Anteilsverhältnisse ist äusserst genau nach kompliziertem Verfahren vorgenommen worden

Anmerkung: [1]) Siehe § 28, Übereinkommen § 13 (3), GWV. § 108 (2).
[2]) GWV § 109.
[3]) Näheres GWV. § 109.
[4]) Übereinkommen § 7

und stellt sich in ihrem Verhältnis folgendermassen dar: Die Einnahmen aus dem Verkehr mit verbandsfremden Bahnen werden mit

87.058.079 % auf den preussischen Staatsbahnwagenverband,
5.263.358 % auf die bayerischen Staatseisenbahnen,
3.876.884 % » « sächsischen » » ,
0.712.738 % » » württembergischen » » ,
3.088.941 % » » badischen » » ,

Die Ausgaben dagegen mit

67.048.336 % auf den preussischen Staatsbahnwagenverband,
17.321.751 % auf die bayerischen Staatseisenbahnen,
11.825.492 % » » sächsischen » » ,
1.350.760 % „ » württembergischen » » ,
2.453.661 % » » badischen » » ,

verteilt.

Kapitel IX.

Durchführung der Bestimmungen des Staatsbahnwagenverbandes in Bayern.

§ 32

In Bayern brauchten die Bestimmungen des Staatsbahnwagenverbandes ausser der Vereinbarung des Übereinkommens eine besondere Durchführung insoweit, als die Bestimmungen, vor allem das Übereinkommen, Schlussniederschrift dazu und die GWV., der einzelnen Verwaltung freien Spielraum in der Anordnung lassen. Diese Anordnungen hat Bayern in den bayerischen Ausführungsbestimmungen zu den GWV. des deutschen Staatsbahnwagenverbandes getroffen.

Das wesentliche dieser Anordnungen wurde schon jeweils bei der Behandlung der einschlägigen Materien hervorgehoben. Hier soll nur noch kurz zusammengefasst und haupsächlich auf die Aenderungen, die der Staatsbahnwagenverband für Bayern brachte, hingewiesen werden.

Vor allem musste Bayern dafür sorgen, dass sein Wagenpark den Vereinbarungen des Verbandes entsprechend aufgefüllt und ergänzt wird. War nun auch zum Abschluss des Übereinkommens in Bayern nicht die Zustimmung des Landtages nötig[1]), so doch schon nach Tit. VII § 11 II der

---

Anmerkung: [1]) Siehe hierüber eingehend § 7, wo er auch auf §§ 1, 3, 4 Tit. VII VrfUrk. hingewiesen ist.

bayerischen Verfassungsurkunde zu den Neuanschaffungen, weil hiezu grosse Mittel, ungefähr 36 000 000 ℳ durch ein Anlehen aufgebracht werden müssen. Da nun aber der Landtag gerade nicht versammelt war, man auch eine ausserordentliche Tagung nicht für zweckmässig hielt, so hatte sich die bayerische Staatsregierung bei der ganz offenbaren Notwendigkeit und Nützlichkeit der Bestellung, die möglichst bald am besten geschehen musste, schon um der gegenwärtigen, schlechten Lage der Industrie aufzuhelfen und einer drohenden Arbeiterentlassung vorzubeugen, dazu entschlossen, vor Zustimmung des Landtages die Bestellung zu machen, aber vorher sich mit den Vertretern der beiden Kammern besprochen, die vollkommen den Standpunkt der Regierung teilten. Es wurde dann in der folgenden Landtagssession um Indemnität nachgesucht und dieselbe erteilt.

In der Einteilung des Wagenparks ergeben sich für Bayern bedeutende Aenderungen. Es ist teilweise die Bezeichnung eine andere und vor allem war in Bayern der Wagenpark den Bedürfnissen des kleineren Wirtschaftsgebietes, wo auch kleinere Interessentengruppen mehr berücksichtigt werden müssen, entsprechend vielmehr spezialisiert. Jetzt ist im Interesse der Gleichbehandlung aller Unternehmer in dem grossen Wirtschaftsgebiet des Staatsbahnwagenverbandes diese Spezialisierung durch den Verband bedeutend eingeschränkt worden.

Die bedeutendste Aenderung für Bayern ist die, dass im Verhältnis zwischen Bayern und den anderen Verbandsstaaten nicht mehr die alten Vereinbarungen, das Vereinswagenübereinkommen vor allem, gelten. Das bringt ganz wesentliche Neuerungen mit sich. Dadurch ist auch die alte, bayerische Dienstanweisung über die Benützung von Güterwagen vom 1. September 1890, die allerdings auch so schon in vielen, wesentlichen Punkten veraltet war und hätte ersetzt werden müssen, überholt. An deren Stelle treten die GWV. Diese bringen in ihrem Bruttomeldeverfahren eine einschneidende Aenderung gegenüber dem bisherigen bayerischen Nettomeldeverfahren. Diese Aenderung und

auch die durch das neue Verteilungsverfahren verursachte ist eine so grosse, dass durch vorläufige Vorschriften über Meldung und Verteilung der Güterwagen vom 10. Febr. 1909, die den bisherigen Zustand möglichst dem zu erwartenden näherten, eine Milderung und Vorbereitung des Übergangs angestrebt wurde. In der Wagenüberweisung ist das bei Wagenmangel anzuwendende Teildeckungsverfahren für Kohlen- und Kokswagen [2]) für Bayern ganz neu.

Wesentlich vereinfacht gegen die früheren, bayerischen Bestimmungen über Aufschreibungen der Wagen, Bezettelung derselben, Zugbegleitpapiere sind die Verbandsbestimmungen. Hier wieder wichtig der Wegfall der Übergangsbezettelung im Verbandsverkehr an den Grenzen der einzelnen Verbandsmitglieder gegeneinander.

Bedeutend geändert erscheinen endlich auch die Bestimmungen über die Unterlagen der Abrechnung und die Abrechnug selbst. Denn innerhalb des Verbandes vollzieht sich diese jetzt nicht mehr nach Vereinswagenübereinkommen und sonstigen älteren Vereinbarungen. Wichtig werden für Bayern auch die neuen Bestimmungen über Wagenreparaturen werden, denn hiedurch wird Bayern mehr wie bisher mit Wagenreparaturen, die aber natürlich vergütet werden [3]), zu tun haben und hiefür Vorsorge treffen müssen, etwa durch Vermehrung des Personals und der Einrichtungen der Werkstätten, auch durch Aufstellung von Arbeiterkolonnen zur Reparatur von Wagen an Ort und Stelle des jeweiligen Aufenthalts, wenn dies möglich ist.

Anmerkung: [2]) Siehe hierüber § 26.

[3]) Hierüber siehe § 34.

Kapitel X.

Finanzieller Ausgleich im Staatsbahnwagenverband.

§ 33.

a) Im Allgemeinen.

Besonders wichtig und schwierig bei den Verhandlungen über den Staatsbahnwagenverband waren die Bestimmungen über den finanziellen Ausgleich im Verbande. Denn gerade hier war natürlich mancherlei Interesse einem anderen Interesse entgegen; der weisen Mässigung und dem echten, nationalen Empfinden der Vertragschliessenden ist es zu danken, dass nicht hieran das gerade vom nationalen Standpunkte so erwünschte, grosse Werk des Verbandes gescheitert ist.

In finanzieller Hinsicht waren die Einnahmen und Ausgaben des Verbandes entsprechend zu verteilen. In zwei Richtungen ist diese Verteilung schon in der Darstellung besprochen: Nämlich hinsichtlich der Kosten der eigentlichen Verbandsorganisation [1]) und hinsichtlich der sehr wichtigen Verrechnung der Einnahmen und Ausgaben im Verkehr mit den verbandsfremden Bahnen [2]). Hier ist noch allgemein von der Ouelle und der Verteilung der sonstigen allgemeinen Verbandseinnahmen zu handeln.

Das Übereinkommen bespricht dies in § 6 [3]). Hienach

Anmerkung: [1]) Siehe hierüber § 28.

[2]) Siehe hierüber § 31.

[3]) Die GWV. erwähnen nur kurz in § 108 (1), dass die Abrechnung zwischen den Verbandsverwaltungen nach besonderen Abmachungen erfolge.

hat jede Verbandsbahn für die von ihr benützten Verbandswagen eine besonders vereinbarte Vergütung nach der Zahl der insgesamt auf ihren Strecken von den Verbandswagen geleisteten Achskilometer, die nach den in den Güterwagenvorschriften hierüber enthaltenen Bestimmungen ermittelt werden [4]), zu bezahlen. Wichtig ist da, was im Sinne dieser Vorschrift alles als Verbandsgüterwagen gilt. Es sind dies nämlich nicht nur die gewöhnlichen Güterwagen, sondern auch Arbeits- und Bahndienstwagen, sowie die bahneigenen Postbeiwagen und die Gepäckbeiwagen, nicht aber die eigentlichen Gepäckwagen, wohl aber wiederum auch die Wagen der angeschlossenen Privateisenbahnen und Kleinbahnen [5]). Die Aufschreibung und Ermittelung der Achskilometer erstreckt sich zunächst auf alle Güterwagen, die überhaupt auf den Verbandsbahnen laufen. Von dieser Gesamtsumme ist dann die Anzahl der von fremden Wagen geleisteten Achskilometer abzuziehen; so ergibt sich die eigentliche Summe der Achskilometer der Verbandswagen. In den so ermittelten Achskilometerzahlen stecken natürlich auch die Achskilometer der Güterwagen, die der Verbandsverwaltung selbst gehören und auf ihren Strecken gelaufen sind. Auch für diese ist daher die vereinbarte Vergütung zu bezahlen [6]). Die so gewonnene Verbandseinnahme wird nach § 6 (2) Übereinkommen nach dem Verhältnis der im Jahresdurchschnitt von jeder Verbandsbahn vorrätig gehaltenen Güterwagenachsen verteilt. Dieser durchschnittliche Jahresbestand an Güterwagen wird aus dem Mittel der vierteljährlichen Bestandsaufnahme gewonnen [7]).

Die für diese Achskilometerzahl zu entrichtende Vergütung ist vereinbart in der Schlussniederschrift V zu § 6 des Übereinkommens und beträgt: für die Verwaltungen des preussischen

---

Anmerkung: [4]) Hierüber siehe § 23 am Schluss.
[5]) Siehe hierüber Näheres GWV. § 63, Schlussniederschrift V zu § 6 (2) (3).
[6]) Den Grund hiefür siehe in § 8.
[7]) Frankfurter Bemerkungen 8.

Staatsbahnwagenverbandes: 0,980 ℳ, für die bayerischen Staatseisenbahnen: 0,984 ℳ, für die sächsischen Staatseisenbahnen 1,300 ℳ, für die württembergischen Staatseisenbahnen 1,020 ℳ und für die badischen Staatseisenbahnen 0,988 ℳ. Wie aber wurden nun diese Zahlen gewonnen? Das war eine sehr komplizierte Berechnung. Es wurde nämlich die Zahl der von sämtlichen Verbandswagen in den Jahren 1903—1907 auf Verbandsstrecken geleisteten Achskilometer ermittelt. Hieraus wurde das Guthaben der einzelnen Verwaltung festgetellt, wobei davon ausgegangen wurde, dass jede der von den Verbandsverwaltungen innerhalb der Normaljahre 1903—1907 vorgehaltenen Güterwagenachsen im Verbande die gleiche, durchschnittliche Leistung erziehlt hätte, und dass jeder Verwaltung 1 ₰ für den geleisteten Achskilometer als Verhaltungskosten zugestanden werden. So berechnet sich das Guthaben einer jeden Verwaltung aus der Gesamtleistung der Verbandswagen, vermehrt mit dem Anteil am Wagenachsenbestand des Verbandes. Die Schuld der einzelnen Verwaltung aber wird so berechnet, dass die Zahl der von den Verbandswagen auf den Strecken der Verwaltung geleisteten Achskilometer nach einem bestimmten Vergütungssatz umgerechnet wird. Dieser Vergütungssatz wird so ermittelt, dass sich in den Normaljahren 1903—1907 die Saldi der Staatseisenbahnen, wie sie sich in den einzelnen Ländern tatsächlich erstellt hatten, durch Abzug des Guthabens von der Schuld ergeben. So hat sich der überaus wichtige Vergütungssatz (Koeffizient technisch genannt) ergeben. Je kleiner der Koeffizient, desto grösser die Einnahme, denn dieser Koeffizient wird ja multipliziert abgezogen. Mit Hilfe dieser so ermittelten Koeffizienten wurde dann der Vergütungssatz berechnet, den die einzelne Verwaltung an den Verband für den Wagenachskilometer zahlen muss. Man sieht sofort, der Grundgedanke dieser Berechnung und der auf dieser aufgebauten Verbandsabrechnung ist, dass das Einnahme- und Ausgabeverhältnis der Vergangenheit durch Einführung pauschalierter Einheitssätze in den neuen Ver-

band übertragen wird, so dass also das Etatverhältnis der einzelnen Verwaltung nur geringe Aenderungen erleidet. Das ist aber nur anfangs so, durch Steigerung des Verkehrs, durch Bestreben der einzelnen Verwaltung, den Koeffizienten zu verbessern, d. h. zu verringern, wird das Verhältnis verschoben. In Bayern rechts des Rheins war dieser Koeffizient besonders gut, in der Pfalz etwas schlechter, im Durchnitt also für ganz Bayern noch gut. Daraus folgt, dass Bayern tatsächlich in der Verbandsabrechnung für einen vorgehaltenen Wagen etwas mehr erhält, als dessen Vorhaltung, alles: Baukosten, Lauf, Reparatur, Ersatzkosten und Amortisation eingerechnet, ihm kostet; deshalb besonders war es auch für Bayern gut, einen hohen Prozentanteil an dem Wagenstand des Verbandes zu erhalten und seinen Wagenpark in grossem Masse aufzufüllen.

Die Abrechnung der einzelnen Verbandsbahnen mit den anschliessenden Privateisenbahnen und Kleinbahnen, deren Versorgung mit Wagen die einzelne Verbandsbahn übernommen hat, ist nur Sache der Verbandsbahn, wird nicht vom Verbande besorgt, doch wird, was im Interesse der Vereinfachung und Einheit wünschenswert ist, darnach gestrebt werden, die Bedingungen für den Wagenverkehr mit anschliessenden Privateisenbahnen und Kleinbahnen im Bereiche des Verbandes einheitlich zu gestalten [8]).

§ 34.

b) Der Wagenunterhaltungskosten.

Durch die so besprochenen Bestimmungen über den finanziellen Ausgleich ist ein wichtiges Gebiet noch nicht geregelt. Es ist ja durch den Verband eine besondere Vereinfachung in der Wagenunterhaltung in der Weise getroffen, dass, wenn

---

Anmerkung: [8]) Schlussniederschrift V zu § 6 (4) (5) des Übereinkommens.

irgend möglich, der Verbandswagen dort auszubessern ist, wo er sich gerade befindet. Dies geschieht aber auf Kosten der Heimatbahn natürlich [1]). Nur für Arbeiten, die so geringfügig sind, dass sie vom Wagenuntersuchungspersonal selbst oder durch das Wagenmeisterpersonal ausgeführt werden können, wird nichts vergütet.

Die Grundsätze, nach welchen diese Vergütung nun zu erfolgen hat, sind in der Hauptsache in § 9 des Übereinkommens enthalten und ergänzt durch ausführliche, zwischen den Verbandsmitgliedern vereinbarte Bestimmungen über die Abrechnung der Wagenunterhaltungskosten [2]). Hienach werden der Heimatsbahn die Selbstkosten an Werkstoffen, Ersatzteilen, Zubehörstücken und Löhnen und als Ersatz für allgemeine Kosten und Auslagen noch ein Zuschlag in vereinbarter Höhe in Rechnung gestellt. Dieser Zuschlag für Verwaltungs- und allgemeine Kosten beträgt 50 % der Arbeitslöhne. Dieser Zuschlag wird von Zeit zu Zeit geprüft und, wenn nötig, neu festgesetzt [3]). Dagegen wird, um die Sache nicht unnötig zu komplizieren, von einer Abrechnung über die gewonnenen, alten Werkstoffe abgesehen; diese gehen vielmehr in das Eigentum der die Arbeiten ausführenden Verbandsbahn über. Dieses gilt auch dann, wenn ein Wagen derart beschädigt ist, dass sich die Wiederherstellung nicht mehr lohnt und die Eigentumsbahn auf die lauffähige Wiederherstellung und Zuführung des Wagens verzichtet. Davon müssen aber wegen ihres Wertes ausgenommen sein die Räder und Achsen, die deshalb der Heimat zurückzusenden sind. Dagegen macht es keinen Unterschied in der Ersatzpflicht, ob die Ausbesserungsarbeiten in Haupt-, Neben- oder Betriebswerkstätten oder auf Bahnhofgleisen durch Stationsschlossereien oder fliegende Arbeitergruppen ausgeführt wurden. Auch der Grund, warum der Wagen schadhaft geworden ist, ist für den Kosten-

---

Anmerkung: [1]) Übereinkommen § 9 (1).

[2]) Veröffentlicht im BVMBl. 1909 Nr. 26 vom 29. März 1909 Seite 379 ff.

[3]) Schlussniedersohrift VIII zu § 9 (2).

ersatz gleichgiltig, nur natürlich, wenn die Kosten durch Rückgriff auf einen schädigenden oder irgendwie sonst ersatzpflichtigen Dritten gedeckt wurden, ist eine Erstattung seitens der Heimatbahn nicht mehr nötig.

Auch Kosten für Ausbesserung von Privatwagen muss die Ursprungsbahn ersetzen, denn es kann der ausbessernden Bahn nicht zugemutet werden, sich den Weitwendigkeiten eines Rückgriffes an den Privaten auszusetzen. Es muss dies vielmehr der Hauptbahn dann überlassen bleiben.

Wenn so Räder und Achsen zurückgegeben sind oder Ersatzteile von der Heimatbahn bezogen werden, so ist für diese Sendungen Frachtfreiheit bestimmt.

Es werden also der Heimatbahn die Selbstkosten an Löhnen, Werkstoffen und ein Zuschlag in Rechnung gestellt. Die Berechnung der Löhne ergibt sich aus den Lohnlisten, der Zuschlag ist auf 50 % vereinbart. Die Berechnung der Kosten der Werkstoffe dagegen ist etwas schwieriger. Hier sind nämlich zu Beginn eines jeden Jahres von der Verbandsbahn festzusetzende Einheitspreise zu Grunde zu legen; die werden so ermittelt, dass den Buchwerten der am letzten Jahresschluss im Bestande verbliebenen Werkstoffe die Werte der für das begonnene Jahr verdungenen Werkstoffe hinzugerechnet werden und der sich hieraus ergebende Geldbetrag durch die in Betracht kommende Menge geteilt wird. Wenn Werkstoffe selbst hergestellt wurden, dann gilt die Preishöhe, die bei Privaten für Werkstattsarbeiten berechnet wird. Hiezu dann noch ein Zuschlag von 60 % der aufgewendeten Löhne für allgemeine Kosten und Auslagen. Ersatzteile und Zubehörstücke dagegen, für die ein Preis hienach nicht festgesetzt ist, werden nach den bei der letzten Beschaffung gezahlten Preisen in Rechnung gestellt.

Damit nun die so mit Kosten belastete Bahn die Kosten nachprüfen kann, wozu sie natürlich berechtigt ist[4]), muss jede Verbandsbahn über diese Kosten Buch führen, nach

---

Anmerkung: [4]) Übereinkommen § 9 (5).

ihrem Ermessen, aber so, dass Nachprüfung möglich ist. Bayern hat in seinen Ausführungsbestimmungen zu den Abrechnungsvereinbarungen (VMBl. 1909 Seite 381 ff.) angeordnet, dass Nachweise über die von Verbandsbahnen zur Instandhaltung der nichtbayerischen Verbandsbahnen bezogenen Ersatzteile zu führen sind, dass ebenso die an die Verbandsbahnen abgegebenen Ersatzteile für bayerische Wagen in Abgabeheften nachzuweisen sind, dass in Vormerkbüchern die zu solchen Arbeiten verwendeten Materialien einzutragen und dass endlich die vierteljährlichen Abschlusssummen der Vormerkbücher in eine Zusammenstellung zu übertragen sind. Aus diesen Zusammenstellungen ergibt sich dann durch Vervielfachung mit den Einkaufspreisen der eigentliche Forderungsbetrag. Hiebei ist aber eigens bestimmt, dass die Aufschreibungen zwar mit grösster Sorgfalt, aber mit möglichster Einfachheit zu betätigen sind.

Die vierteljährliche Abrechnung über die Kosten ordnet Übereinkommen § 9 (6) an. Die so ermittelten Schuldbeträge sind dann innerhalb 3 Wochen zu begleichen. Endlich ist noch in den Vereinbarungen bestimmt, welcher Behörde für jede Einzelverwaltung diese Abrechnung zuzuschicken ist.

Man sieht, es ist so die Abrechnung über die Wagenunterhaltungskosten eine möglichst gerecht ausgleichende, aber ziemlich komplizierte. Deshalb ist auch schon in der Schlussniederschrift VIII zu § 9 (1) vorbehalten, je nach den gemachten Erfahrungen die Abrechnung etwa durch Einführung von Pauschbeträgen zu vereinfachen. Wenn irgend möglich, wäre das wohl sehr wünschenswert.

Kapitel XI.

Wirkung des Staatsbahnwagenverbandes.

§ 35.

Es ist natürlich, dass sich jetzt nach den ersten Monaten der Tätigkeit des deutschen Staatsbahnwagenverbandes noch kein abschliessendes oder auch nur einigermassen umfassendes Urteil darüber bilden lässt, wie sich der Verband praktisch bewährt, was für eine Wirkung er hat. Doch ist immerhin schon klar zu Tage getreten, dass die Wirkung eine sehr gute, den Erwartungen entsprechende ist und sich in ihren günstigen Erscheinungen immer mehr und mehr verstärken wird. Die Bedeutung des Staatsbahnwagenverbandes ist ja eine sehr vielseitige und nicht etwa nur im finanziellen Vorteile gelegen. Gerade die nicht finanziellen Vorteile aber haben sich schon gut erwiesen. Denn es ist klar, dass zunächst die finanziellen Vorteile noch nicht bedeutend sein können, einmal, weil ja alles noch im Einführungsstadium sich befindet, weshalb, da ja auch erst einige Monate seit Inkrafttreten des Verbandes verflossen, sich diese Vorteile noch nicht recht zeigen können. Dazu kommt, dass die grossen Ausgaben für Wagenpark, Ergänzung und Auffüllung zunächst natürlich als Ausgaben das Eisenbahnbudget belasten, ohne dass die Einnahmen dementsprechend ebenso plötzlich gesteigert werden können.

Zweifellos ist schon bisher eine grosse Verkehrserleichterung und Beschleunigung eingetreten, allein schon durch die grosse Vereinfachung des Dienstes, durch die Vereinfachung in den Aufschreibungen, in den Abrechnungen,

durch Vereinfachung des Rangierdienstes. So konnte Bayern sein ganzes Wagenamt Ingolstadt mit einem Personalstande von 50 Beamten deswegen nach Inkrafttreten des Verbandes auflösen. Besonders fühlbar macht sich diese Vereinfachung im formellen Dienste an den Grenzstationen gegen die anderen Verbandsmitglieder, wo die lästigen Aufschreibungen nach VWÜ. ganz wegfallen.

Dann ist die Wagengestellung und Verteilung jetzt eine viel schnellere und bessere als früher. Der Wagenmangel ist bedeutend gemildert. Das ergeben die in kurzen Zeitabschnitten erscheinenden Ausweise des Verbandes über die gestellten und nicht gestellten Wagen. Das ist sowohl eine Folge der Freizügigkeit der Verbandswagen, wie auch der allgemeinen Beschleunigung und Vereinfachung des Wagendienstes. Damit und mit den Bestimmungen über die Aubesserung von schadhaften Wagen hängt zusammen die Ersparung an Leerläufen, die jedenfalls sehr bedeutend sein wird. Wenn man da irgendwie ein Bild sich jetzt schon verschaffen will, so ist es von Interesse, wie es die württembergische Denkschrift über die Bildung eines Staatsbahnwagenverbandes tut, die Verhältnisse bei Einführung des preussischen Staatsbahnwagenverbandes, der sich bewährt hat, zu betrachten. Als dieser eingeführt wurde, hat sich, wie schon erwähnt [1]), der Anteil der Leerläufe an der Gesamtzahl der Läufe von 38 auf 34 und später auf 30% vermindert, sodass also 8% eingespart wurden. Wenn jetzt im deutschen Verbande eine ähnliche Einsparung erzielt wird, dann ergibt das ein Mehr von 20—40 000 Wagen, die alle dem Verkehre frei werden. Das ist doch gewiss eine kolossale Bereicherung der Volkswirtschaft durch Ersparung unnützer Ausgaben für Leerläufe, durch bessere Ausnützung des Wagenparks. Mit dieser besseren Ausnützung des eigenen Wagenparks geht Hand in Hand eine geringere Inanspruchnahme der verbandsfremden Wagen und damit eine grosse Einsparung der Gelder, die für die Benützung fremder Wagen zu zahlen waren.

Anmerkung: [1]) Siehe § 14.

Der Wagenpark selbst aber ist durch den Verband auch erheblich verbessert. Er wird vergrössert durch Auffüllungen und Ergänzungen, er wird vereinheitlicht, er wird besser in Stand gehalten.

So sind die Wirkungen des Staatsbahnwagenverbandes, soweit sie sich bis jetzt übersehen lassen, hoch einzuschätzen, sowohl für den Handel und Industrie, wie für die Urproduktion und nicht zuletzt in Ersparungen, Vereinfachungen, Schaffung von einheitlichen Grundsätzen. Besonders zu betonen ist nochmals auch die nationale Bedeutung und günstige Wirkung auf den nationalen Zusammenschluss, die der Verband hat.

Da sind nun in den Zeitungen hie und da Klagen laut geworden, dass der Verband nicht gut sich bewähre, dass der Wagenmangel nicht verringert sei. Fast in allen Fällen aber hat sich herausgestellt, dass diese Angriffe unberechtigt waren, dass sie den Tatsachen direkt widersprochen haben. So in No. 26 und 27 der Speditions- und Schiffahrtszeitung 1909 über die Benützung von grossräumigen, bedeckten Wagen zu Stückgut und über ungenügende Ausnützung des Ladegewichts bei Stückgutverladung, über die Beschränkung der Verwendung von grossräumigen, bedeckten Wagen, über die Bestimmungen über die Verwendung von Spezialwagen. Hiegegen wurde aber treffend in VZ. 1909 Seite 803 geltend gemacht, dass nur zur Verminderung von Leerläufen die grossräumigen Wagen tunlichst auf dem Rückweg mit Stückgut beladen werden, dass die Bestimmungen über grossräumige und Spezialwagen auf das berechtigte Bestreben zurückzuführen sind, alle Unternehmer im Verbandsbereich, wenn nur irgend möglich, gleich zu behandeln und nicht etwa eine besondere Klasse, die an grossräumigen Wagen besonderes Interesse hat, wie Sammelspediteure, auf Kosten Anderer zu bevorzugen [2]). So auch in No. 21 des »Eisenbahner,« Organ des bayerischen Eisen-

Anmerkung: [2]) Aehnliche Klagen enthält der „Beobachter“ in Württemberg am 15. Mai 1909, Erwiderung hierauf: Schwäbischer Merkur No. 226 vom 18. Mai 1909.

bahnverbandes. Hier wird besonders geklagt, dass die guten, bayerischen Wagen verschwinden und den schlechten, preussischen Platz gemacht hätten. Diese Ausführungen wurden von vielen Zeitungen übernommen und zum Ausgangspunkt für Verdächtigungen Preussens gemacht, das die anderen übervorteilt habe. Ich muss nun zunächst sagen, dass ich als Süddeutscher mich dieses Benehmens von Süddeutschen gegenüber Norddeutschen geschämt habe. Nicht nur, dass all' dieses ganz haltlos und unzutreffend ist, war auch die Form der Angriffe eine beschämende. Preussen hätte mit seinem grossen Verkehrsgebiet und dem schon längst erspriesslich tätigen, preussischen Staatsbahnwagenverband gut auskommen können, es war ein Entgegenkommen, wenn es den Zusammenschluss zum deutschen Verbande gefördert und nicht gehindert hat. Schon 1904 und 1905 hat Preussen anerkanntermassen, als die schwierige Frage der Betriebsmittelgemeinschaft erörtert wurde, sich nur bundesfreundlich entgegenkommend bewiesen [3]). Die Angriffe des »Eisenbahners« haben nur den einen berechtigten Kern, dass die preussischen Wagen viel weniger mit Bremshäuschen ausgerüstet sind, deshalb das Bremspersonal mehr der Witterung ausgesetzt ist als bei den bayerischen Wagen. Aber dieses ist schon längst auf Anregung Bayerns durch Vereinbarung der Verbandsmitglieder in dem technischen Verbandsausschuss dahin, dass künftig nur mehr Wagen mit geschlossenen Bremshäuschen gebaut werden, geregelt [4]). Von einer schlechteren Qualität der preussischen Wagen ist keine Rede, vielmehr sind die preussischen Wagen durchschnittlich viel jünger als die bayerischen z. B. Zudem haben viele preussische Wagen einen grösseren Laderaum, was wieder dem Verlader zugute kommt.

Anmerkung: [3]) Siehe hiezu auch Erklärung der Norddeutschen allgemeinen Zeitung vom August 1909, abgedruckt in der Augsburger Abendzeitung No. 219 vom 9. August 1909.

[4]) Siehe hiezu auch offizielle Mitteilung des bayerischen Verkehrsministeriums an die Presse in Augsburger Abendzeitung No. 148 vom 29. Mai 1909.

Eines ist richtig, für manche Interessenten sind die Bestimmungen über Verwendung von grossräumigen, bedeckten Wagen und von Spezialwagen ungünstig; das ist aber unabänderlich, wenn man nicht diese Interessenten auf Kosten vieler anderer begünstigen will, was nicht sein kann.

Eine so grosse und in vieler Beziehung neue Einrichtung, wie der deutsche Staatsbahnwagenverband, hat natürlich auch in dem Einführungsstadium Schwierigkeiten zu überwinden, sozusagen Kinderkrankheiten durchzumachen. Bei richtigem Zusammenarbeiten der Beamten, bei verständiger Mitwirkung des Publikums wird aber diese Uebergangsperiode leicht und schnell überwunden. So hat auch die Eisenbahndirektion München als geschäftsführende Stelle für die Wagenverteilung in Bayern ausdrücklich auf die Notwendigkeit des korrekten Vollzugs und strenger Kontrolle hingewiesen [5]).

Diese Tätigkeit der Behörden würde am besten durch eine richtige Mithilfe des Publikums gefördert und unterstützt.

Man unterlasse die vielen Angriffe und bemühe sich dafür, die Verhältnisse kennen zu lernen und darnach möglichst zur richtigen Durchführung durch geeignete Bedarfsverteilung mitzuwirken. Besonders in Zeiten des Wagenmangels, der ja an und für sich in vielen Fällen ein gutes Zeichen der Hochkonjunktur ist, können die Interessenten selbst in vieler Beziehung unterstützend eingreifen. Man könnte den Bezug von Gütern, die man ebenso gut in verkehrsschwacher Zeit beziehen kann, so Holz und Kohlen, auf diese Zeiten verlegen und nicht gerade die verkehrsstarke Zeit noch belasten. Man kann das Be- und Entladen beschleunigen und das Ladegewicht, den Laderaum besser ausnützen. Das alles wären Mittel, von vielen richtig angewendet, wohl geeignet, eine Milderung eines etwaigen Wagenmangels herbeizuführen.

Anmerkung: [5]) Siehe Augsburger Abendzeitung No. 215 v. 5. August 1909

Kapitel XII.

Weiterer Ausbau.

§ 36.

So wurde der deutsche Staatsbahnwagenverband geschaffen, so wurde ihm eine mächtige Förderung des deutschen Eisenbahnwesens zur Aufgabe gestellt und er mit den Mitteln zur Verwirklichung dieser Aufgabe ausgerüstet. Man muss sagen, ein grosses und aussichtsreiches Werk ist dadurch ins Leben gerufen. Dennoch, kaum ist das Uebereinkommen abgeschlossen, man möchte sagen, die Tinte der Unterschriften ist noch nicht getrocknet, von einem Jahresbericht über Erfolg und Wirken des Verbandes kann noch keine Rede sein, tauchen schon allenthalben Aenderungs-, Ergänzungs- und Ausbauvorschläge auf — ein Zeichen unserer hastenden, drängenden Zeit. Besonders württembergische [1]) Kreise sind es, die einer sofortigen Weitergestaltung das Wort reden. Wir wollen daher diese Pläne und des Zusammenhangs wegen auch die früheren noch einmal kurz darauf ansehen, ob sie wohl verwirklicht werden könnten und sollten.

Von dem Projekt einer süddeutschen Eisenbahngemeinschaft spricht heute zum Glücke Niemand mehr. Eine solche Gemeinschaft würde Deutschland in 2 Lager, Preussen-Hessen gegen Süddeutschland, spalten, was nur zu bedauern wäre.

Ein Anschluss des süddeutschen Eisenbahnwesens an die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft würde mindestens am süddeutschen Widerspruch scheitern, wäre wohl

---

Anmerkung: [1]) Vor allem der Schwäbische Merkur in vielen Artikeln.

auch für Süddeutschland nicht wünschenswert, da nach der jetzigen Verfassung dieser Gemeinschaft der Föderativgedanke nicht genügend entwickelt ist. Besonders die kleinen Staaten würden so gut wie gar kein Mitbestimmungsrecht haben [2]). Es wäre auch wenig förderlich, dass die Einzelverwaltungen dann ihren verschiedenen Landtagen, also einer Mehrheit oft sehr verschieden beschliessender Körperschaften für die einheitliche Gesamtverwaltung verantwortlich wären, was gewiss sehr hinderlich empfunden würde. Huber [3]) meint, allerdings im Jahre 1902, also vor Verwirklichung des deutschen Staatsbahnwagenverbandes, dass zunächst ein Anschluss an Preussen nötig sei; von hier aus könne man dann zu den Reichseisenbahnen kommen. Es ist vor allem zu bezweifeln, ob Professor Huber noch heute diese Meinung von dem Anschluss an Preussen aufrecht halten würde und wäre dann auch gegen seine Ansicht, dass »an sich der Eisenbahnbetrieb und -besitz nichts mit Souveränität zu tun habe«, zu erwidern, dass dies jawohl an sich richtig ist; es ist aber Erfahrungstatsache, dass das Eisenbahnwesen eine solche Macht [4]) im modernen Staate darstellt, zumal wenn es in einer Hand in seiner ganzen wirtschaftlichen Bedeutung vereinigt ist, dass man es keinem Staat verübeln kann, wenn er diese Macht selbst behalten, nicht aus seinen Händen geben will. Man könnte ja allerdings etwa den Gemeinschaftsvertrag dann etwas mehr auf Koordination [5]) aufbauen, allein da wäre doch vorzuziehen ein unten zu besprechendes Projekt einer deutschen Gemeinschaft.

Ansehnliche Befürworter [6]) hat das Projekt der Reichseisenbahnen. Ja, Huber [7]), ist der Ansicht, dass dieses Reichseisenbahngesetz einst zustande kommen wird, wenn

---

Anmerkung: [2]) Lotz a. a. O. Seite 43.
[3]) a. a. O. Seite 42, 73.
[4]) Man denke an die Macht der amerikanischen Eisenbahnkönige: Harrimann, Hill usw., die einen Staat im Staat vorstellten und vorstellen.
[5]) Huber a. a. O. Seite 106.
[6]) Auch wohl Sax a. a. O. Bd. II S. 509.
[7]) a. a. O. Seite 42 ff.

auch auf dem Umweg über den Anschluss an die preussisch-hessische Gemeinschaft. Von vielen wurde ein Reichseisenbahnsystem als das beste Eisenbahnsystem Deutschlands erklärt, so von Zinsmeister[8]), v. d. Borght[9]); allein einmal ist, wie mehrfach anerkannt[10]), diese Frage zwecklos, weil Preussen jetzt nicht mehr geneigt wäre, zu Gunsten des Reichs auf seine grosse Eisenbahnrente zu verzichten. Dann wäre auch wohl diese Idee, wie schon erwähnt, ein Widerspruch gegen den Bundescharakter des Reichs; denn es soll nach der Verfassung das Reich kein Einheitsstaat sein, dem es sich immer mehr nähern würde, wenn die wirtschaftliche Macht des Eisenbahnwesens im Reichseisenbahnsystem dem Reich zur Verfügung steht, den Bundesstaaten genommen ist. Dazu kommt, dass das Reich heute finanziell gar nicht in der Lage sein dürfte, das gerade anfangs riesige Geldopfer erheischende Projekt der Reichseisenbahn durchzuführen.

Am meisten Aussicht auf Verwirklichung hat die Betriebsmittelgemeinschaft, d. h. eine Ausdehnung des Uebereinkommens des deutschen Staatsbahnwagenverbandes von den Güterwagen auf die Personenwagen, Lokomotiven und etwa auch Materialien, besonders Kohlen. Allein der weitaus wichtigere Teil davon, die Güterwagengemeinschaft, ist schon verwirklicht. Der Personenverkehr ist ja gewiss verkehrspolitisch von grosser Bedeutung und Mängel und Vorzüge desselben empfindet jeder Einzelne recht deutlich am eigenen Leibe, allein finanziell hat er etwa nur die halbe Bedeutung des Güterverkehrs. Die meisten Forderungen an eine Betriebsmittelgemeinschaft sind ja auch schon in der Güterwagengemeinschaft verwirklicht, Vereinfachung der Aufschreibungen, der Verrechnung, des Werkstättewesens, Verringerung des Beamtenkörpers.

Mehr und mehr gewinnt ein Plan einer deutschen Betriebs- und Finanzgemeinschaft an Boden. Es tritt dafür

---

Anmerkung: [8]) a. a. O. Seite 127, Seite 117 ff.
[9]) „ „ „ „ 301.
[10]) Zinssmeister a. a. O. S. 117, Huber a. a. O. S. 42 ff.

besonders auch die Denkschrift der K. Württembergischen Regierung über die Bildung eines deutschen Staatsbahnwagenverbandes ein [11]). Auch Zinssmeister [12]) spricht dafür, der besonders davor warnt, politische Gesichtspunkte bei Erledigung interner, volkswirtschaftlicher Gedanken mit hereinzuziehen. Sehr interessant findet sich dieser Plan einer Gemeinschaft erörtert in einem Vortrage [13]) des Regierungsrates A. Endres, in Stuttgart am 7. Juli 1909 gehalten. Hienach wären zunächst die bisherigen, durchschnittlichen Reineinnahmen der einzelstaatlichen Verwaltungen von der Reineinnahme der Gemeinschaft abzuziehen und den Einzelstaaten nach Massgabe dieser durchschnittlichen, bisherigen Reineinnahmen zuzuteilen. Da durch die Gemeinschaft ein erheblich höherer Gesamtreinertrag erzielt würde, wäre dann dieser Mehrreinertrag zu verteilen. Der Föderativcharakter wäre in einem Eisenbahnbundesrat, mit ähnlicher Festsetzung der preussischen Stimmenzahl wie im Reichsbundesrat, und einem Eisenbahnparlament zu verkörpern, die beide zusammen beschliessen. Zu verwalten wäre die Gemeinschaft durch ein Bundeseisenbahnamt mit Präsidialverfassung. Geschätzt wird die jährliche Mehreinnahme auf 100 000 000 ℳ. Man sieht, das Projekt lehnt sich stark an die Verfassung des deutschen Zollvereins an. Unbillig dürfte aber für alle mittleren und kleineren Staaten von vornherein die Festsetzung der Verteilung des Reinertrages sein, wonach zunächst nach dem Massstabe der bisherigen Reineinnahme zu verteilen wäre. Da würden eben viele Staaten zunächst nichts bekommen, denn sie hatten in den letzten Jahren keine Reineinnahme aus den Eisenbahnen nach richtiger Aufstellung des Eisenbahnbudgets mehr. Der Gedanke der Gemeinschaft wäre ja der, diesem Uebelstand abzuhelfen, nicht aber, diesen Uebelstand immer weiter zu schleppen.

Ich meine aber zu all diesen Plänen und Vorschlägen, insbesondere zu dem letzten Vorschlag einer Betriebs- und

---

Anmerkung: [11]) Siehe auch Schwäbischer Merkur No. 108 v. 6. März 1909.
[12]) a. a. O. Seite 127.
[13]) Mitgeteilt in V. Z. 1909 No. 57 vom 24. Juli 1909.

Finanzgemeinschaft, dass doch zunächst nottut, einmal das Ergebnis des deutschen Staatsbahnwagenverbandes, der ja eben erst aus der Taufe gehoben wurde, abzuwarten. Man kann doch gerade in volkswirtschaftlichen Dingen von so immenser Bedeutung nichts überstürzen. Es ist ja jetzt Dank der freudigen Mitarbeit aller Verwaltungen ein Verband zustande gekommen und, wenn er nach der zu bildenden Erfahrung nur ein Teilwerk sein sollte, so wird sicher die Ergänzung auf Grund gesammelter Verbandserfahrung viel leichter, besser und durchschlagender erfolgen können als jetzt, wo noch keinerlei solche Erfahrung vorliegt. Jetzt heisst es, treu mitarbeiten im Verbande, möglichst genau und sinnentsprechend die wichtigen Vorschriften desselben durchführen. Man wird dann die Vorteile desselben, die Bedürfnisse zur Weiterbildung und den Weg dazu klar und deutlich erkennen. Es sind ja im Verbande so viele, sehr mühsam neugeschaffenen Einrichtungen, wie das Abrechnungsverfahren, überhaupt der finanzielle Ausgleich und die Organisation, dass erst diese in ihrer Tätigkeit beobachtet werden müssen. Der Erfinder pflegt eine neu erfundene Maschine erst in ihrem Gange zu beobachten, die Vorteile, die Mängel festzustellen und geht dann erst an die Weiterarbeit, an die Weiterbildung. Aus diesen Erfahrungen ergeben sich dann gewiss von selbst die weiteren Schritte, die dann, aufbauend auf den Staatsbahnwagenverband, seiner Organisation und seiner Gemeinschaftsidee leichter und sicherer getan werden können und sei es auch der Schritt zur föderativen Betriebs- und Finanzgemeinschaft.

Inhalts-Verzeichnis.

Kap. I: **Lage des deutschen Eisenbahnwesens vor dem deutschen Staatsbahnwagenverbande.**

§ 1. In der ersten Zeit . . . . . S. 1
§ 2. Seit 1847 3

Kap. II: **Mängel dieser Verhältnisse.**

§ 3 6

Kap. III: **Bestrebungen zur Besserung.**

§ 4. Literarische Bestrebungen 9
§ 5. Parlamentarische Bestrebungen 12
§ 6. Praktische Bestrebungen 15

Kap. IV: **Bildung des deutschen Staatsbahnwagenverbandes.**

§ 7 18

Kap. V: **Wesen und Bedeutung des deutschen Staatsbahnwagenverbandes in rechtlicher und wirtschaftlicher Hinsicht.**

§ 8. Wesen des Staatsbahnwagenverbandes in rechtlicher Beziehung 21
§ 9. Bedeutung in nationaler Hinsicht 24
§ 10. In internationaler Beziehung 26
§ 11. In wirtschaftlicher Beziehung:
a) Förderung von Handel, Industrie, Landwirtschaft, Gewerbe 27
§ 12. b) In Berücksichtigung besonderer Verhältnisse . 30
§ 13. c) Durch Vereinfachung 31
§ 14. d) Durch finanzielle Ersparnis und bessere Ausnützung des Wagenparks 34
§ 15. e) Für den Wagenpark 37

Kap. VI: **Materielle Mittel zur Durchführung der Verbandsaufgaben.**

§ 16. Wagenbeschaffung 39
§ 17. Einteilung und Bezeichnung der Güterwagen . 41
§ 18. Freie Verwendung der Wagen und Ausnahmen hievon 45
§ 19. Bestellung von Wagen 49

§ 20. Meldung des Wagenbedarfs und Wagenbestandes . S. 51
§ 21. Verteilung und Ueberweisung der Wagen . . 55
§ 22. Ladefristen und Wagenstandgeld . . . 58
§ 23. Ausübung und Ueberwachung des Wagendienstes . 59
§ 24. Instandhaltung und Ausmusterung der Wagen . 62
§ 25. Berücksichtigung besonderer Verhältnisse im Güterverkehr: a) in örtlicher und zeitlicher Beziehung . 64
§ 26. b) in wirtschaftlicher Hinsicht 66
§ 27. c) bei Dienstgutsendungen und Benützung von Arbeitswagen 70

Kap. VII: **Formelle Mittel zur Durchführung der Verbandsaufgaben.**

§ 28. Verbandsorganisation 73
§ 29. Befugnis der Verbandseinrichtungen . . . 77

Kap. VIII: **Verhältniss zu verbandsfremden Bahnen und Wagen.**

§ 30. a) Im Allgemeinen 80
§ 31. b) Im besonderen in finanzieller Beziehung; Abrechnung im Verbande über den Fremdverkehr . 84

Kap. IX: **Durchführung der Bestimmungen des Staatsbahnwagenverbandes in Bayern.**

§ 32 87

Kap. X: **Finanzieller Ausgleich im Staatsbahnwagenverband.**

§ 33. a) Im Allgemeinen 90
§ 34. b) Der Wagenunterhaltungskosten . . . 93

Kap. XI: **Wirkung des Staatsbahnwagenverbandes.**

§ 35 97

Kap. XII: **Weiterer Ausbau.**

§ 36 102

Lebenslauf.

Ich, Johannes von Schlichtegroll, bin am 24. August 1882 zu Friedberg in Oberbayern geboren als Sohn des damaligen K. Bezirksamtsassessors, nunmehrigen K. Bezirksamtmanns a. D. Eduard von Schlichtegroll und seiner Ehefrau Marie, geborene Eckert. Ich besitze somit von Geburt an die bayerische Staatsangehörigkeit, meine Konfession ist die katholische. Nach Absolvierung des humanistischen Gymnasiums in Augsburg besuchte ich ein Semester lang das dortige K. Lyzeum und studierte dann Philosophie und Rechtswissenschaft an den Universitäten München und Berlin. Nach Vollendung der Universitätsstudien legte ich die Praxis zur Vorbereitung auf das 2. Staatsexamen in Augsburg zurück, wo ich mich auch im Dezember 1908 diesem Examen unterzog. Im Mai 1909 wurde ich auf Ansuchen durch Entschließung des K. b. Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten der K. Eisenbahndirektion Augsburg als geprüfter Rechtspraktikant zugeteilt.